FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

Organismo Industrial del

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

MEMORIA ANUAL

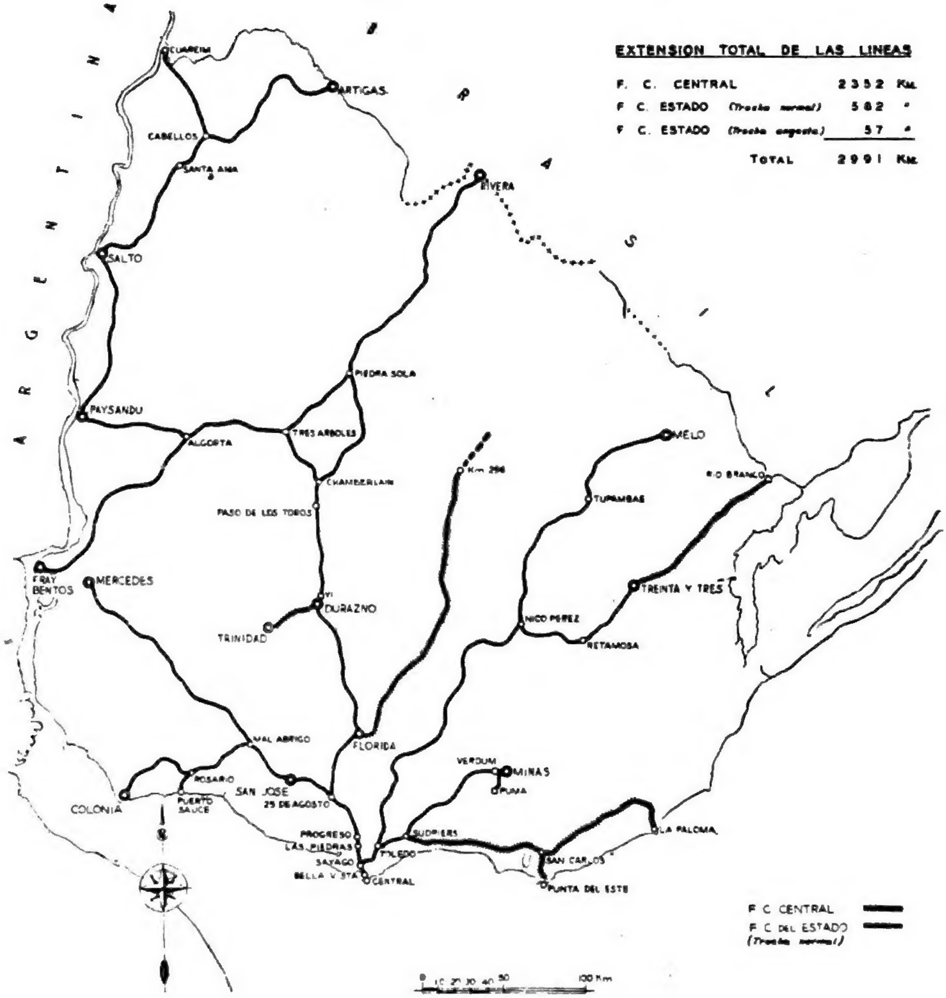
Y

BALANCE GENERAL

AÑO 1950

PRESENTADA AL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS CON FECHA 30 DE JUNIO DE 1951

RED FERROVIARIA NACIONAL



ıguay

1950

	Cédula Nº	31/12/49 Importe $	31/12/50 Importe $
Dinero en Banc nvías del Es- Materiales en F	13	2.482.169,38	2.537.845,04
Títulos Deposit	14	1.775.315,22	3.313.583,34
por Accide s	15	——	1.739.945,55
Importe Adeud cios Públicos de Do Sol	16	1.190.425,76	1.023.117,71
Deudores por F	17	——	97.638,18
Gobierne Nacio	18	533.422,76	639.788,06
Importe Adeud de Operacio- 25/4/49 y 1	19	2.333.256,71	2.439.685,29
Varios Deudore		6.164,28	
Gastos Pagados penso		$ 8.320.754,11	$ 11.791.603,17
Plantel, Maquin			
Títulos Deposit cado a 30/1			
Operaciones por			
Cuenta de Resu			
CUENTAS DE			
Compra de éctricas y repuestos	1		9.055.073,20
Créditos Ir	2		449.571,00
Varias Cue	3		25.050,12
Institucione l y Munipalidades	4		859.227,65
			$ 10.388.921,97
		$ 8.320.754,11	$ 22.180.525,14

ING. AGUSTIN MAGGI

Administrador General

guay

TRADAS	1949 $	1950 $
Mantenimiento d	5.213.218,57	5.957.471,96
Gastos de Locom	9.478.644,30	9.411.246,42
Gastos de Tren	5.293.428,50	5.239.625,27
Gastos de Teleg	713.499,37	782.242,50
Gastos de Tráfic	17.496,10	20.331,27
Gastos Generale	36.163,73	42.413,63
Impuestos Muni	418.446,43	662.486,17
Alquiler Coches	2.493,22	2.610,27
Alquiler Tren R	45.167,00	44.961,14
	21.218.557,22	22.163.388,63
Saldo a cuenta d	3.101.380,55	5.508.841,74
	$ 24.319.937,77	$ 27.672.230,37

Porcentaje de (

REDITOS

Gastos de Renov	6.164,28
....	1.519.883,81
....	63.972,01
	$ 1.590.020,10

ING. AGUSTIN MAGGI

Administrador General

MEMORIA ANUAL

DEL

FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

ORGANISMO INDUSTRIAL DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

EJERCICIO 1950

CON

EL BALANCE GENERAL DE SU CONTABILIDAD

AL 31 DE DICIEMBRE DE 1950

I. PREAMBULO

1. Como se expresó en la Memoria correspondiente al año 1949, la red del Ferrocarril Central del Uruguay comprende las líneas de las ex-Compañías Británicas "Central Uruguay Railway Company of Montevideo", "Midland Uruguay Railway Company Limited", "Midland Uruguay Extensión Railway Company Limited", "North Western of Uruguay Railway Company Limited", "Uruguay Northern Railway Company Limited", conjuntamente con la "Quarahim International Bridge Company Limited", que fué adquirida por el Estado de acuerdo con el Convenio de Compra - Venta de 2 de Marzo de 1948, ratificado por Ley de 31 de Diciembre de 1948. Esta red fué denominada "Ferrocarril Central del Uruguay" por Decreto de fecha 8 de Febrero de 1949 (Diario Oficial Nº 12693 del 18/2/49).

2. La fusión con las líneas que operan bajo la denominación de "Ferrocarriles y Tranvías del Estado" prevista en el proyecto de Carta Orgánica aún no se ha efectuado.

3. No habiendo sido aún sancionada la Carta Orgánica que ha de regir el servicio Ferroviario, continúa funcionando el Organismo como una dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas, en los términos del Decreto de 31 de Enero de 1949.

II LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO

4. Los resultados económicos de la gestión del Ferrocarril Central del Uruguay en el año 1950, comparados con los del año anterior, son expuestos a continuación:

Proventos propios

1949	Concepto	1950	Diferencia
$		$	
5.213.219	Tráfico de Pasajeros	5.957.472	744.253 + 14 %
597.231	" " Encomiendas	641.953	44.722 + 7 %
17.496	" " Equipajes	20.331	2.835 + 16 %
116.269	" " Leche	140.290	24.021 + 21 %
9.478.644	" " Cargas	9.411.247	67.397 — 1 %
5.293.428	" " Animales	5.239.625	53.803 — 1 %
36.164	" " Telegramas	42.414	6.250 + 17 %
466.106	Otros conceptos	710.057	243.951 + 52 %
21.218.557	Total de Proventos propios.	22.163.389	944.832 + 4 %
	Agréguese:		
	Sumas a cargo de Rentas Generales.		
3.101.381	Aumentos de sueldos y jornales acordados por Leyes de 25/4/49	3.504.378	402.997 + 13 %
—	Aumentos de sueldos y jornales acordados por Ley de 18/9/50.	2.004.464	2.004.464 —
24.319.938	Total General de Entradas	27.672.231	3.352.293 + 14 %

Gastos de Mantenimiento

1949	Concepto	1950	Diferencia
$		$	
12.653.538	Sueldos y jornales incluyendo aportes jubilatorios y asignaciones familiares .	16.035.543	+ 27 %
10.286.877	Materiales y otros gastos ..	10.116.804	— 2 %
22.940.415	Total de Gastos de Explotación	26.152.347	3.211.932 + 14 %
	Agréguese:		
1.373.359	Gastos de Obras de Renovación	1.590.020	216.661 + 16 %
24.313.774	Total General de los gastos de Mantenimiento	27.742.367	3.428.593 + 14 %

Gastos por Cuenta de Capital

1949	Concepto	1950	Diferencia
$		$	
259.324	Por Mejoras y Aumentos del Patrimonio sin financiación expresa	981.622	722.298 + 279 %

5. Surge manifiestamente de un primer examen de los resultados económicos de la gestión, el hecho, muy digno de señalarse, de que **fuera de los aumentos de sueldos y jornales acordados por Ley** (que representan en conjunto la suma total de $ 5.508.842, suma ésta a cargo de Rentas Generales por determinación de las Leyes respectivas) las Entradas y Gastos del Organismo por concepto de la Explotación de los servicios a su cargo se encuentran prácticamente equilibradas. Los proventos propios por recaudaciones, por concepto del trasporte de pasajeros, cargas, animales, encomiendas, etc., fueron de $ 22.163.389 de modo que agregada la suma de $ 5.508.842 el total de $ 27.672.231 muestra un déficit de sólo $ 70.136 frente a los gastos de Mantenimiento que suman $ 27.742.367, no obstante incluirse Obras de Renovación por valor de $ 1.590.020, que excede en la cantidad de $ 216.661 a lo gastado por igual concepto en el año anterior.

6. Debe señalarse, no obstante, que, en el aspecto financiero, la gestión del año ha sido de cierta dificultad, fundamentalmente por dos razones:

El Organismo ha tenido que efectuar obras de Cuenta Capital, incluso la adquisición de cinco locomotoras nuevas a vapor, que insumieron en total la suma de $ 981.622, así como en el año 1949 tuvo que encarar obras de igual concepto por valor de $ 259.324, quedando así mejorado su Patrimonio en $ 1.240.946, **sin haber tenido aporte alguno de Rentas Generales para cubrir su importe.**

El Organismo también pagó a su personal por concepto de los aumentos acordados por la Ley de 18 de Setiembre de 1950, las sumas correspondientes a los meses de Agosto a Diciembre, que representan en conjunto $ 2.004.464, sin que por las demoras de tramitación haya obtenido hasta el cierre del ejercicio el 31 de Diciembre de 1950 el reintegro por Rentas Generales.

Estas operaciones en descubierto, para los que el Organismo no tiene capital en giro alguno, han ocasionado un aumento anormal en rubros de Acreedores, al 31 de Diciembre de 1950, por las sumas impagas a otras Instituciones del Estado.

7. Volviendo a los resultados económicos de la Explotación del servicio, e incluyendo todos los gastos realizados, tanto los normales como los aumentos en las asignaciones presupuestales, la diferencia entre éstos, que suman $ 27.742.367, y la recaudación por la prestación de servicios al público, que fué de $ 22.163.389 (aumento de $ 944.832 o 4 % sobre 1949), es evidente que el déficit real del ejercicio ha sido de $ 5.578.978, suma en que la producción del país se ha beneficiado por haberse atribuído a Rentas Generales por disposición expresa de la Ley, el mayor costo de la mano de obra, como alternativa de un aumento general de las tarifas.

III. RELACION COMPARATIVA DE LO TRANSPORTADO EN EL AÑO

8. A continuación se discrimina, por cada concepto, el volumen de lo trasportado y el monto de la recaudación correspondiente al año 1950 incluyéndose, para fines comparativos, las cifras relativas a años anteriores.

Tráfico de Pasajeros

9. Ha continuado en el año 1950 el ritmo de fuerte aumento en el tráfico de Pasajeros. El número de viajes efectuado ha alcanzado a 8.057.985. Comparado con los 7.093.463 en 1949 y 6.236.554 en 1948, el aumento ha sido de 14% sobre el año anterior y 29% sobre el último año de la administración de las ex-Compañías Británicas. Esta grande y continua expansión del servicio de pasajeros ha traído como consecuencia enormes dificultades para poder ofrecer al público las comodidades que se hubiera deseado proveer, especialmente en ocasiones de gran movimiento como los días de Carnaval y en la Semana de Turismo. Con todo no se ha descuidado la necesidad de ampliar los servicios en la forma requerida y ya se ha contratado la provisión de siete trenes, compuesto cada uno de dos coches motores y un acoplado (tres vehículos), para los servicios automotores, y dieciseis coches de pasajeros, combinados en cuatro juegos, a correrse con las nuevas locomotoras Diesel-eléctricas. Se espera confiadamente por tanto, que con este refuerzo del plantel de material rodante, que asegura la disponibilidad adicional de once trenes completos con una capacidad total para 2.925 pasajeros sentados, se podrá dentro de breve tiempo, mejorar notablemente los servicios.

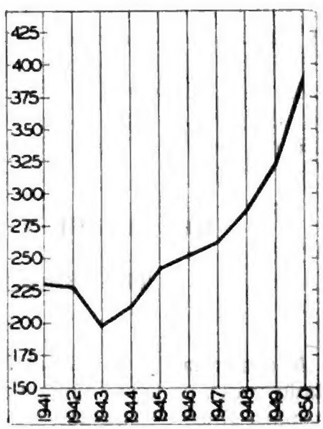
10. Las cifras comparativas de los últimos diez años y su planteamiento en gráficos, que se incluyen a continuación, demuestran la constante tendencia de aumento de este renglón del servicio.

Número de unidades transportadas

(número de pasajeros × kilómetros recorridos)

Año	Pasajeros Kilómetros Nº
1941°	230.756.408
1942°	228.381.363
1943°	198.600.587
1944°	213.609.398
1945°	242.604.423
1946°	253.743.359
1947	263.439.608
1948	288.924.603
1949	323.349.130
1950	393.919.764

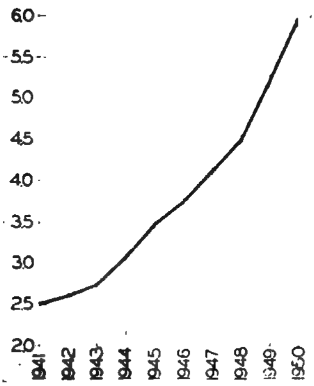
Pasajero - kilómetros (millones)



Monto de la Recaudación anual:

Año	Entradas $
1941 *	2.506.052
1942 *	2.603.386
1943 *	2.744.153
1944 *	3.085.322
1945 *	3.498.968
1946 *	3.747.141
1947	4.113.973
1948	4.491.825
1949	5.213.219
1950	5.957.472

Pesos (millones)



* Significa años financieros de julio a junio.

11. Las características del servicio de transporte de pasajeros podrán apreciarse por las cifras estadísticas comparativas que a continuación se demuestran:

Datos Estadísticos

	1949	1950
Trenes de Pasajeros		
Nº de Tren-kilómetros corridos	1.697.679	1.916.266
Trenes "Mixtos" (Pasajeros y Carga)		
Nº de Tren-kilómetros corridos	976.949	932.425
Coches Motores		
Nº de Coche-kilómetros corridos	3.458.341	3.406.346
Promedio de recorrido por pasajero		
(Pasajero-kilómetros dividido por Nº de viajes)	45.58	48.89
Promedio de entrada por pasajero		
(Total de Entradas dividido por Nº de viajes)	$ 0.73	$ 0.74
Promedio de pasajeros por vehículo		
(Total de pasajero-kilómetro dividido por total de vehículo-kilómetro)	24.24	27.44
Promedio de velocidad		
Coches motores-kilómetros por hora	54.01	53.87
Trenes de pasajeros-kilómetros por hora	45.12	44.35
Trenes mixtos-kilómetros por hora	34.98	38.40
Promedio de distancia recorrida por cada tren		
(Kilómetros de tren dividido por Nº de trenes)		
Trenes de pasajeros-kilómetros	57.66	60.70
Trenes Mixtos-kilómetros	163.53	174.38

Tráfico de encomiendas

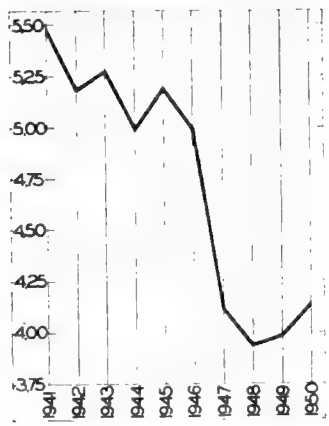
12. El volumen de transporte en el renglón de Encomiendas y Equipajes continúa también mostrando tendencia a suba. Durante el período de la última guerra, por limitaciones de las importaciones y por la consecuente escasez de existencias en el comercio, el transporte de pequeños lotes por encomienda aumentó exageradamente, pero una vez normalizada la situación, en el período de la post-guerra, declinó fuertemente.

13. Los gráficos que a continuación se incluyen revelan estos altibajos y la tendencia reciente de acrecimiento normal.

Número de unidades transportadas:

Año	Toneladas Kilómetros
1941 *	5.489.070
1942 *	5.186.556
1943 *	5.276.653
1944 *	4.994.583
1945 *	5.191.654
1946 *	4.982.259
1947	4.116.903
1948	3.939.772
1949	3.985.734
1950	4.138.560

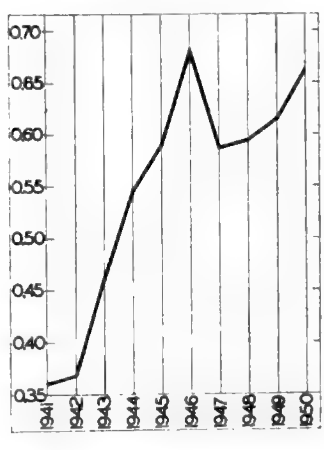
Toneladas - kilómetros (millones)



Monto de la Recaudación anual:

Año	Entradas $
1941 *	360.640
1942 *	368.178
1943 *	462.020
1944 *	544.611
1945 *	589.233
1946 *	680.544
1947	586.353
1948	594.234
1949	614.727
1950	662.284

Pesos (millones)



* Significa años financieros de julio a junio.

Tráfico de Cargas

14. El movimiento general de cargas ha registrado alguna pequeña disminución, tanto en tonelaje como en recaudación. Se han transportado en el año 1.190.457 toneladas, con una recaudación de $ 9.411.247, habiendo sido las cifras del año 1949: toneladas: 1.243.256, entradas $ 9.478.644.

La merma principal ha sido en cereales, y oleaginosos, TRIGO 116.011 toneladas, contra 157.164 en 1949; LINO 16.916 toneladas, contra 35.526; GIRASOL 14.013 toneladas, contra 22.125; y MANI 3.653 toneladas, contra 6.753.

Hubo también merma en MADERA, principalmente tránsito del Brasil a Argentina.

En cambio, muchos otros renglones han acusado aumentos apreciables.

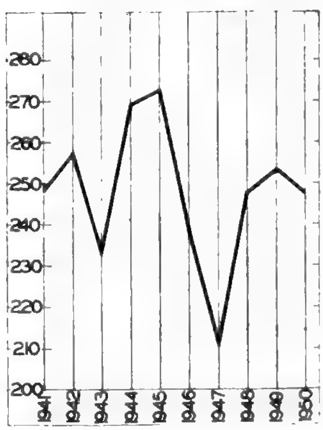
15. Nó hay duda que con la continuada intensificación del transporte de animales, los medios de tracción con que contaba el Organismo, para el servicio de cargas, etc., iban resultando insuficientes. Ya se han agregado al plantel de locomotoras cinco locomotoras nuevas a vapor, las que llegaron a fines del año 1950 y próximamente empezarán a llegar las nuevas locomotoras Diesel-eléctricas cuya adquisición ya fué contratada. Con estas providencias espera el Organismo poder muy en breve intensificar el transporte sensiblemente.

16. El movimiento general habido en el curso de los últimos diez años se demuestra con las cifras y los gráficos siguientes:

Número de unidades transportadas:

Año	Toneladas Kilómetros de Carga
1941*	248.380.129
1942*	257.387.309
1943*	233.817.963
1944*	269.039.847
1945*	272.729.609
1946*	238.704.533
1947	211.782.958
1948	247.554.817
1949	253.193.761
1950	247.672.099

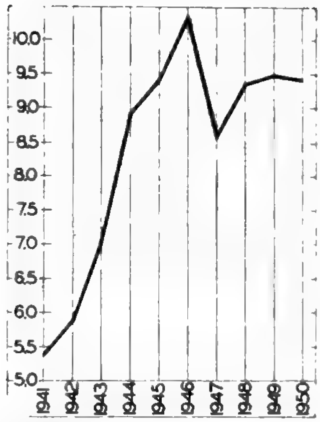
Millones de toneladas (kilómetros)



Monto de la Recaudación anual:

Año	Entradas $
1941 *	5.371.645
1942 *	5.884.834
1943 *	7.019.032
1944 *	8.925.179
1945 *	9.413.757
1946 *	10.324.115
1947	8.583.680
1948	9.343.460
1949	9.478.644
1950	9.411.247

Pesos (millones)



* Significa años financieros de julio a junio.

17. Análisis genérico de la carga transportada en 1951, en ralación a su tonelaje, y el flete promedio, por tonelada y por unidad de tonelada-kilómetro:

Clasificación	Tonelaje	Recaudación	Recorrido	Promedios Flete por Tonelada	Promedios Flete por Ton. Km.
		$		$	$
Piedra Cal	428.952	1.505.614	114	3.51	0.031
Trigo	116.011	832.335	225	7.17	0.032
Cemento y Cal	88.196	308.531	91	3.50	0.039
Madera	65.584	1.402.327	510	21.38	0.042
Fuel Oil y Gas Oil ...	62.032	411.442	139	6.63	0.048
Arts. Comestibles	43.675	557.161	325	12.76	0.039
Lana	23.891	402.714	360	16.86	0.047
Fruta	22.490	394.919	552	17.56	0.032
Bebidas en general	20.285	256.813	310	12.66	0.041
Baldosas, tejas, mármol, hierro, etc.	19.711	182.974	215	9.28	0.043
Envases vacíos	19.485	209.666	272	10.76	0.040
Harina	19.338	255.127	232	13.19	0.057
Lino y Lineta	16.916	122.269	246	7.23	0.029
Bazar, ferretería, tienda y droguería	15.433	224.007	376	14.51	0.039
Mercancías varias	14.789	208.594	306	14.10	0.046
Girasol	14.103	116.041	219	8.23	0.038
Arroz con cáscara	13.219	161.171	343	12.19	0.036
Leña	13.206	122.252	292	9.26	0.032
Kerosene, etc.	12.025	145.946	250	12.14	0.049
Nafta	11.112	112.786	213	10.15	0.048
Varios cereales, oleaginosos, etc.	10.287	32.591	85	3.17	0.037
Papas	9.429	107.617	333	11.41	0.034
Afrecho y afrechillo ..	8.867	60.078	168	6.78	0.040

Arena	8.604	35.582	208	4.14	0.020
Maíz	8.178	71.880	229	8.79	0.038
Alfalfa, forrajes	7.393	117.208	294	15.85	0.054
Carbón de leña	7.213	83.496	284	11.58	0.041
Avena	5.645	56.530	290	10.01	0.035
Varios renglones individualmente de menor volumen	84.388	913.580	246	10.83	0.044
Total	1.190.457	9.411.247	208	7.91	0.038

Tráfico de Animales

18. El transporte de animales continuó durante el año 1950 con casi la misma intensidad que en el año anterior. En número de animales excedió francamente de lo transportado en 1949, pero en distancia promedio de recorrido y recaudación global, hubo pequeñas mermas.

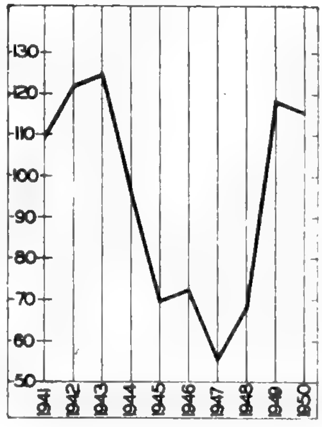
19. La discriminación por especie ofrece la siguiente comparación:

	1949	1950	Diferencia
Vacunos	758.548	779.449	+ 3 %
Terneros	53.155	108.088	+ 103 %
Lanares	735.868	798.530	+ 9 %
Caballos	7.092	10.356	+ 46 %
Porcinos	12.506	17.160	+ 37 %
Pavos	19.983	14.430	— 38 %
Total	1.587.152	1.728.013	+ 9 %

Número de unidades transportadas:

Año	Toneladas kilómetros de Animales
1941 *	109.485.927
1942 *	121.992.456
1943 *	124.654.287
1944 *	96.085.113
1945 *	69.687.642
1946 *	72.287.270
1947	55.823.601
1948	68.077.947
1949	118.230.909
1950	115.529.665

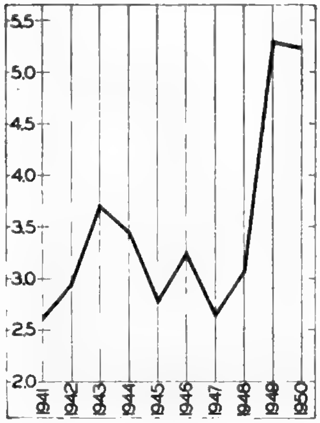
Tons. - Kms. (millones)



Monto de la Recaudación anual:

Año	Entradas $
1941 *	2.615.634
1942 *	2.946.361
1943 *	3.705.232
1944 *	3.459.543
1945 *	2.782.457
1946 *	3.235.324
1947	2.643.009
1948	3.067.408
1949	5.293.428
1950	5.239.625

Pesos (millones)



* Significa años financieros de julio a junio.

20. No hay duda de que las cifras correspondientes al año 1950, no obstante ser altas, se hubieron excedido si no fuera por la huelga declarada por el personal de los Frigoríficos en el mes de julio y por las restricciones debidas a la epidemia ocurrida en los últimos meses.

IV. GASTOS DE MANTENIMIENTO: EXPLOTACION

21. Los gastos contabilizables como de Mantenimiento se componen de los gastos de Explotación que se consideran en este capítulo y los gastos de Obras de Renovación que se considerarán en el capítulo siguiente.

22. Las erogaciones por concepto de la Explotación, discriminadas por las varias secciones de la organización ferroviaria, ofrecen la siguiente comparación con las de 1949:

	1949 $	1950 $
Vía y Obras	3.806.161	4.453.666
Talleres y Tracción, Locomotoras	9.094.997	10.154.731
Talleres y Tracción, Coches - Vgs.	1.244.492	1.411.643
Electricidad y Señales	504.793	624.611
Tráfico	5.174.601	6.432.656
Gastos generales	1.664.875	1.761.633
Alquiler tren rodante (coches motores, etc.)	1.450.496	1.313.407
Total	22.940.415	26.152.347

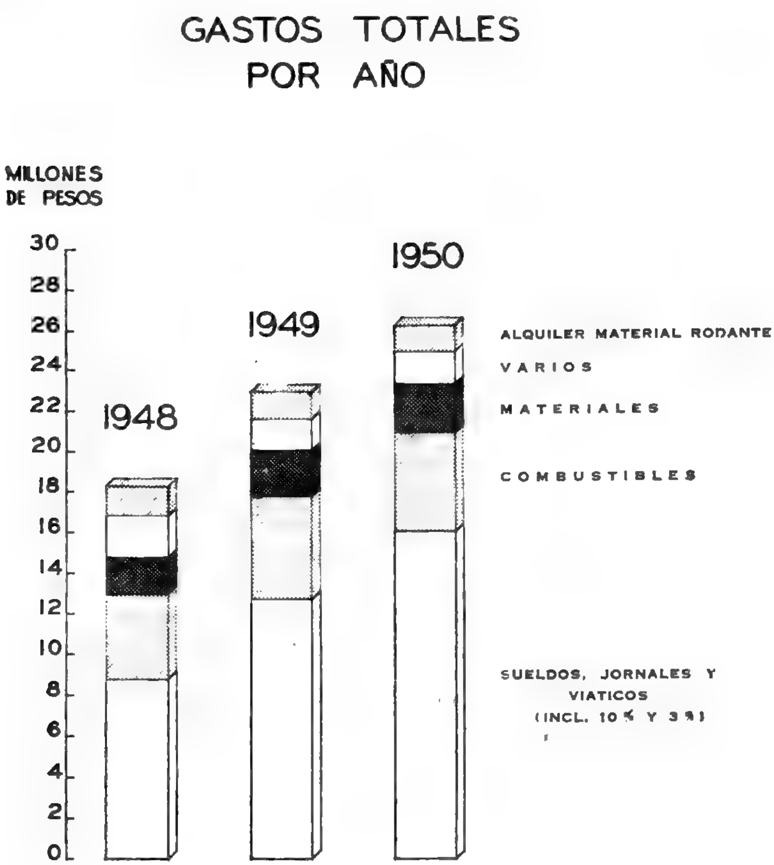
23. En la discriminación de los Gastos de Explotación el rubro mayor es el de Sueldos y Jornales, incluídas las contribuciones a la caja de Jubilaciones y los viáticos pagos al personal, habiéndose acrecentado notablemente

en los años 1949 y 1950 a causa de los aumentos generales acordados por Ley, como se demuestra a continuación:

	1948	1949	1950
Sueldos, Jornales y Viáticos incluso aportes a la Caja	$ 8.760.951	$ 12.653.538	$ 16.035.543
Combustibles	" 4.205.521	" 5.111.992	" 4.817.829
Materiales	" 1.786.623	" 2.253.139	" 2.420.594
Varios	" 2.081.719	" 1.493.902	" 1.582.705
Alquiler Material Rodante Coches Motores, etc.	" 1.379.589	" 1.427.844	" 1.295.676
Total	$ 18.214.403	$ 22.940.415	$ 26.152.347

24. Se observa que el rubro de Materiales incluye también algunos sueldos y jornales, requeridos en la producción de piedra triturada, en la manufactura propia en Talleres y en el manipuleo en Almacenes.

25. El siguiente gráfico demuestra las cifras correspondientes, comparativamente:



Sueldos y Jornales 26. Los gastos del Organismo por concepto de sueldos y jornales, que constituyen cerca del 70 % de los gastos totales, se contabilizan: (a) contra las cuentas de Explotación, cargadas directamente como tales; (b) contra las cuentas de manufactura en los Talleres propios, y contra las cuentas de Gastos de Almacenes por cuenta del manipuleo y contralor de los materiales, cargadas como sobre-costo al valor de las adquisiciones en sí y contra las cuentas de Gastos de Talleres, por sueldos y jornales ocupados en el mantenimiento de sus maquinarias propias, que también recargan el costo de los servicios hechos; (c) contra las cuentas de Renovaciones, parte integrante del mantenimiento; (d) contra las cuentas de Obras de Mejoramiento del Patrimonio, cargadas a cada obra para así establecer su costo real; y finalmente (e) contra las cuentas individuales por trabajos hechos por cuenta de terceros, como la construcción de desvíos particulares etc., cuyo rubro fué en 1950 más alto que lo normal, por haberse utilizado personal del Organismo en trabajos de renovación de vía en las líneas de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado.

27. En todos estos casos se contabilizan junto con los sueldos y jornales, también las erogaciones por concepto de aportes a la Caja de Jubilaciones, y las sumas correspondientes a las asignaciones familiares, pues, relacionados éstos directamente con los sueldos y jornales a que corresponden, constituyen un acrecimiento del valor de la mano de obra.

28. Lo correspondiente a los Gastos de Explotación demuestra la siguiente comparación:

	1949	1950		Diferencia
Sueldos y Jornales	$ 12.544.153	$ 15.350.403	+	$ 2.806.250
Caja de Jubilaciones	" 877.159	" 1.531.287	+	" 654.128
Asignaciones Familiares	" 361.155	" 438.295	+	" 77.140
Total	$ 13.782.467	$ 17.319.985	+	$ 3.537.518

Lo correspondiente a los Gastos de Renovación, Cuenta Capital, etc., compara como a continuación se demuestra·

	1949	1950		Diferencia
Sueldos y Jornales	$ 1.128.098	$ 1.292.700	+	$ 164.602
Caja de Jubilaciones	" 78.883	" 128.954	+	" 50.071
Asignaciones Familiares	" 32.479	" 36.910	+	" 4.431
Total	$ 1.239.460	$ 1.458.564	+	$ 219.104

29. Los aumentos son fundamentalmente atribuibles a las mejoras de las retribuciones al personal por las Leyes de 25 de Abril de 1949 y 18 de Setiembre de 1950, aunque también ha habido aumentos por mejoras de carácter social, como pago íntegro de los días no trabajados por enfermedad, mayores licencias anuales, disminuciones de las horas contínuas de servicio, etc., y además ciertos aumentos por intensificaciones de las reparaciones de Locomotoras requeridas por el servicio más intenso de estos elementos.

Combustibles 30. En conjunto los gastos por concepto de combustibles fueron menores en 1950 que en 1949, no obstante mayor consumo de FUEL OIL — 83.268 toneladas en 1950 contra 82.323 en 1949, o sea 1 % de aumento — por haber habido disminuciones en el consumo de otros combustibles, el CARBON, menos 22%, y la LEÑA, casi totalmente eliminada.

31. Los recorridos efectuados utilizándose los diversos combustibles comparan como a continuación se demuestra:

		1949	1950	Diferencia
Kilómetros de Locomotoras	Con fuel-oil	6.513.879	6.657.456	+ 2 %
	Con carbón	635.953	505.651	— 20 %
	Con leña	24.549	96	— 99 %
	Total	7.174.381	7.163.203	—

32. Los gastos del Organismo por concepto de consumo de combustibles han sido los que a continuación se indican, aunque debe notarse que ellos son exclusivamente por concepto de tracción, habiendo ocurrido otros consumos relativamente insignificantes para la maquinaria fija, para la fundición y las fraguas de Talleres, y para el encendido de las locomotoras, consumos éstos cargados en diversos rubros según su utilización.

Es altamente satisfactorio destacar que se ha efectuado una economía de $ 294.163, con practicamente igual recorrido.

33. **Costo de combustibles para la tracción:**

Kilómetros de Locomotoras	1949	1950	Diferencia
Fuel-oil	$ 4.522.374	$ 4.422.443	— 2 %
Carbón	" 574.482	" 395.325	— 31 %
Leña	" 15.136	" 61	— 99 %
Total	$ 5.111.992	$ 4.817.829	— 6 %

Costos Unitarios 34. Reduciendo los gastos totales por diversos conceptos a sus valores de costo unitarios, para mostrar el efecto, en la práctica, del mayor costo de la mano de obra, tenemos:

	1949	1950
A. Mantenimiento de la Línea por kilómetro de vía	$ 1.607.—	$ 1.890.—
B. Reparaciones de Locomotoras por 100 kilómetros de recorrido	" 18.99	" 24.44
C. Reparaciones de Coche de pasajeros, por coche en servicio	" 2.404.71	" 2.667.02
D. Reparaciones de vagones de carga y hacienda por vehículos en servicio	" 158.07	" 175.36

		1949		1950
E. Servicio de Estaciones y Revisación de Trenes por 100 kilómetros de tren o coche motor o alternativamente	$	58.93	$	72.85
Servicio de Estaciones y Revisación de Trenes por 100 toneladas — kilómetros de trasporte efectuado	"	1.21	"	1.52

V. GASTOS DE MANTENIMIENTO
CUENTA RENOVACIONES

35. Durante el año 1950 se hicieron obras de Renovación por valor de $ 1.590.020. Las efectuadas en 1949 costaron $ 1.373.359. Hubo, pues, aumento de gastos por este concepto igual a $ 216.661. Estas obras son contabilizadas como parte integrante de los gastos generales de Mantenimiento.

Trabajos de balastaje de las líneas insumieron $ 684.742 ($ 260.380.53 en 1949) y los trabajos de Renovación de durmientes representaron $ 534.579 ($ 261.848.84 en 1949).

Los demás gastos correspondieron a: Nuevo Empalme de las líneas a Paysandú y Rivera, en Estación Chamberlain, para supresión de una de las vías paralelas desde Paso de los Toros, obra aun no terminada al 31 de Diciembre, $ 79.532; Varias Obras de renovación de cables y otros trabajos de señalización, $ 63.350; renovaciones efectuadas en edificios $ 57.265; renovaciones de vía en línea principal y desvíos $ 56.847; trabajos de renovación de material rodante $ 51.413; reparaciones y renovaciones en puentes $ 49.478; y sustituciones de maquinaria y herramientas en los Talleres $ 12.814.

VI. GASTOS DE CUENTA CAPITAL
MEJORAMIENTO DEL PATRIMONIO

36. Fuera de los gastos de Explotación y Renovación que en conjunto representan el costo del Mantenimiento del Organismo y sus servicios, el costo de mejoras de las instalaciones ferroviarias fué de $ 981.622. En 1949 se gastó por igual concepto $ 259.323.

En esta suma está incluída la previsión de $ 600.000 para las cinco nuevas locomotoras adquiridas a la firma Henschel, por licitación pública, requeridas por la insuficiencia del plantel de fuerza motriz, que con los fletes correspondientes costaron $ 614.732. Quedará por tanto un saldo a pagarse en 1951.

También se adquirieron 10 vagones tanques por valor de $ 122.978. Las otras erogaciones por cuenta Capital corresponden a Desvíos $ 73.802; maquinaria y Herramientas nuevas $ 53.746; nuevas instalaciones relacionadas con el Empalme en Estación Chamberlain $ 48.290; mejoras en Edificios y Estaciones $ 47.098; Instalaciones de señalización y cables $ 19.741; y varios otros detalles $ 15.967.

VII LA ORGANIZACION FERROVIARIA

37. Al completar el segundo año de la administración directa por el Estado de estos ferrocarriles nacionalizados, será de interés recordar que continúa en vigor el régimen administrativo-económico-financiero de la anterior

administración privada, exceptuándose la adopción de ciertas modalidades que por Ley corresponden a entidades del Estado, como, por ejemplo, las adquisiciones por licitación pública.

Por esta misma razón sería injusto sugerir, como en casos aislados se ha hecho, que la administración por el Estado ha tenido algún efecto detrimental.

Si se han aumentado los gastos ha sido exclusivamente porque el Estado aumentó los sueldos y jornales, primero para elevar los más bajos al nivel de los de la administración pública en general, razón primordial del "aumento de treinta pesos" acordado por Leyes de 25 de Abril de 1949, y luego para equiparar a los ferroviarios a los demás empleados públicos que percibían aumento por el mayor costo de la vida, razón primordial del "aumento de los cuarenta y cinco pesos" acordado por Ley del 18 de Setiembre de 1950.

Si estos aumentos de gastos se tradujeron en déficit presupuestal, ha sido porque el Estado no ha querido hasta hoy valerse del fácil recurso de aumentar las tarifas.

Si se han proyectado adquisiciones de locomotoras nuevas, coches de pasajeros y coches motores, que ocasionarán mayores gastos en el año 1951 y subsiguientes, ha sido para acompañar la progresiva evolución del transporte y mejor servir así a los intereses del país.

Si se tiene en estudio un "Plan de Mejoramientos" que una vez aprobado podrá insumir sumas importantes, sería para obtener una más económica explotación y a la vez elevar su patrimonio a un nivel de mejor funcionamiento.

Pero la administración en sí, y las modalidades económicas de la gestión ferroviaria, mantienen un ritmo enteramente normal, sin cambios fundamentales de especie alguna. Su personal sigue siendo el mismo, con los únicos cambios que ha requerido el mayor movimiento; y si algunas dificultades efectivamente se produjeron, ha sido por el estricto cumplimiento de la disposición legal que impide, mientras no se dicte la Carta Orgánica del Organismo, hacer nombramientos para llenar los claros producidos en su establecimiento de personal.

Sería, eso sí, de manifiesta conveniencia, que se sancione a la brevedad posible la Carta Orgánica de los Ferrocarriles, que se proceda al nombramiento del Directorio que los ha de administrar, y que se apruebe la necesaria financiación que los mejoramientos requieran.

Con la sanción de su Carta Orgánica y la constitución del Servicio Decentralizado que lo administre, se efectuará asimismo la fusión efectiva de todas las líneas ferroviarias que son propiedad del Estado y se podrá proceder luego a la necesaria unificación de sus tarifas y demás intereses.

38. Durante el año se adoptó, a pedido de los empleados, el régimen de horario contínuo para los oficinistas cuyos servicios no se relacionaban directamente con el movimiento de los trenes. Posteriormente como medida de estricta equidad se adoptó el temperamento de aumentar las asignaciones del personal a sueldo que por razón de sus cargos quedaba en el régimen de las ocho horas diarias o sea cuarenta y ocho horas semanales. No fué posible generalizar el régimen de horario continuo en otras dependencias por oponerse a ello la necesidad perentoria de mantener los coeficientes de productividad.

39. También durante el año, por iniciativa Ministerial, fué creada una Comisión Asesora, con funciones destinadas a estudiar junto con la Administración, problemas relacionados con el personal, a fin de orientar a la superioridad sobre sus anhelos justificables, y para una eventual codificación y reglamentación de sus deberes y derechos. Esta inovación en las relaciones patronales-obreras fué introducida por el Estado por vía de ensayo y se encuentra en las fases preliminares de su gestión efectiva. El Decreto respectivo se incluye en la sección Leyes y Decretos que se anexa a la presente Memoria.

40. Con el fin de aumentar a la brevedad posible la fuerza tractiva con que el Organismo cuenta, —que venía resultando insuficiente en vista del aumento progresivo del tráfico en general,— se adquirieron en el año, por licitación pública, cinco locomotoras nuevas a vapor de la potencia máxima utilizable en las líneas.

Estas locomotoras que fueron fabricadas por la conocida firma Henschel & Sohn, de Alemania, llegaron hacia el fin del año y tienen las características que a continuación brevemente se sintetizan: Tipo 2-10-0; peso en servicio, locomotora 74 toneladas, tender 53.5; peso adhesivo 66 toneladas; fuerza tractiva a 85% de presión 16.000 kilogramos; cilindros 2, diámetro 530 mm., carrera 660 mm.; superficie total de calefacción 150 m2.; superficie del recalentador 53.6 m2; area del emparrillado 3.9 m2; combustible "fuel-oil"; diámetro de las ruedas acopladas 1.525 mm.

Fueron afectadas al servicio de los trenes pesados de piedra y otros, librando otras locomotoras para los servicios en general, y permitiendo a la vez mejorar el plantel de locomotoras en servicio en las líneas de Paso de los Toros a los Departamentos de Paysandú, Salto y Artigas.

41. Simultáneamente se hicieron estudios sobre la conveniencia, la utilidad y la eventual economía, de la introducción en el sistema, en relativamente gran escala, de la tracción moderna Diesel-Eléctrica. Dichos estudios vinieron a demostrar que, si fuera total la conversión de la tracción de vapor a diesel, se podría esperar, no solo mejor servicio y mayor disponibilidad de tracción, sino economía de costo en el orden de cuatro millones de pesos ($ 4.000.000) anuales.

Como primera etapa se han tomado providencias para adquirir, en base a una licitación pública, veintiseis locomotoras del tipo diesel-eléctrica, a fabricarse en los Estados Unidos, país que ya tiene gran experiencia con este tipo de tracción. Fué posible obtener rápida entrega de tres unidades de línea principal, del tipo "Road Switcher", de potencia equivalente a la de las mayores locomotoras a vapor actualmente en servicio, aptas para trenes de pasajeros o de carga, provenientes de la American Locomotive Company, que están ya en vías de embarcarse. Las demás unidades son: tres locomotoras del tipo de maniobras y veinte del tipo de línea principal, también con potencia equivalente a las mayores locomotoras actuales. Provienen de las fábricas de la Compañía General Electric, y la entrega de ellas se iniciará a fines del corriente año.

Por felices gestiones personales del suscrito ante los fabricantes en los Estados Unidos, pudo conseguirse un plan de financiación que ha permitido distribuir el costo de esas adquisiciones sobre un período de seis años. El costo total de las 26 unidades, incluso repuestos y gastos incidentales, como ser fletes marítimos, etc., asciende a $ 10.800.000 y la cuota pagadera en

1951, de $ 1.773.000, se ha incluído en el Presupuesto del Organismo para el año en curso.

Esta importante adquisición, que representa en fuerza tractiva aproximadamente la mitad de las necesidades del Organismo, permitirá obtener dentro de breve plazo una notable mejora en los servicios y confiadamente se esperan economías en los costos de operación que ayudarán a equilibrar sus gastos y entradas.

Sucintamente las características técnicas de las locomotoras encomendadas son las siguientes:

Veinte locomotoras de línea principal "General Electric": Peso en servicio 102 toneladas; peso adhesivo 102 toneladas; fuerza tractiva a 30 % adhesión 30.600 kilogramos; largo entre topes 16,9 metros; diámetro de ruedas 1,016 metros; H. P. total 1.600 (disponible para la tracción 1.400); cilindros V 12; diámetro y carrera de los cilindros 228,7 x 266,7 milímetros; directamente acoplado al motor diesel un generador principal de corriente contínua de 545 volts, 1.900 amperes, con excitatriz "amplidyne"; dos generadores auxiliares para carga de baterías, iluminación, ventiladores, etc.; el generador principal alimenta a 6 motores de tracción, uno en cada eje; sistema completo de control automático del esfuerzo de tracción y velocidad, y protección contra sobrecarga por regulación automática del suministro de combustible y exitación del generador; dispositivos de luces y campanas de alarma para detección de defectos en funcionamiento.

Tres locomotoras de línea principal "Alco": Peso en servicio 111 toneladas; peso adhesivo 74 toneladas; fuerza tractiva a 30 % adhesión 21.700 kilogramos; largo entre topes 16,9 metros; diámetro de ruedas 1,016 metros; H. P. total 1.600 (disponible para la tracción 1.400); cilindros V. 12; diámetro y carrera de cilindros 228,7 x 266,7 milímetros; directamente acoplado al motor diesel un generador principal de corriente continua de 520 volts., 1.900 amperes, con excitatriz "amplidyne"; un generador auxiliar para carga de baterías, iluminación, ventiladores, etc.; el generador principal alimenta a 4 motores de tracción actuando sobre cuatro de los seis ejes; sistema de control automático igual que las locomotoras "General Electric".

Tres locomotoras de maniobras "General Electric": Peso en servicio 40 toneladas; peso adhesivo 40 toneladas; fuerza tractiva a 30 % adhesión 12.000 kilogramos; largo entre topes 10,2 metros; diámetro de ruedas, 0,828 metros; H. P. total 2 x 200 (disponible para la tracción 380); cilindros 2 x V. 8; diámetro y carrera de cilindros 146 x 203,2 milímetros; directamente acoplado a los motores diesel dos generadores principales de corriente contínua de 130 - 265 volts., 840 - 420 amperes; dos generadores auxiliares para excitación; dos generadores auxiliares para otros servicios; los generadores principales alimentan a 4 motores de tracción, uno en cada eje, con circuitos de control y protección del equipo eléctrico.

El texto de los contratos de adquisición, comprendiendo las condiciones de pago, se incluye en el Anexo de Leyes y Decretos agregado a esta Memoria, pero debe destacarse que posteriormente, por gestiones efectuadas, el tipo de interés ha sido reducido de 4½ % a 4%.

42. Como complemento de la adquisición de locomotoras diesel-eléctricas y para permitir la formación de trenes de pasajeros adecuados para los

recorridos más importantes, cada uno compuesto de cuatro salones especialmente diseñados, se ha contratado el suministro de dieciseis coches de pasajeros que serán construídos especialmente en Holanda, a un costo total de $ 1.400.000, incluso los gastos incidentales de flete marítimo, etc. La cuota correspondiente al año en curso, que es de $ 652.950, también se ha incluído en el Presupuesto del Organismo para 1951. El saldo será pagadero en 1952.

Simultáneamente y para mejorar los servicios de coche motor para los balnearios del Este y para ciertos trayectos de larga distancia, se ha contratado, en base a una licitación pública, la adquisición de siete trenes de tres coches, dos de los cuales serán automotrices y el tercero de remolque. Su valor es de $ 3.100.000, incluso repuestos y gastos incidentales de flete marítimo etc. y las cuotas pagaderas en 1951 ascienden a $ 1.228.600.

Provienen de la gran fábrica Austriaca Simmering, debiendo iniciarse las entregas en los primeros meses del año 1952. El texto del Contrato que establece las condiciones de su adquisición y entrega se incluye en la Sección de Leyes y Decretos anexada a esta Memoria.

44. Otras adquisiciones de material rodante concertadas o en trámite se refieren a: (1) diez vagones tanques para el transporte de líquidos, cuyo costo global fué de $ 122.978, entregadas al servicio en el año 1950, (2) diez vagones plataformas de gran capacidad para el transporte de maderas, etc., que llegaron en los primeros meses de 1951, (3) 40 vagones tolvas para el servicio de balastaje de las líneas, ya licitados, y (4) una potente grúa movil para el tren de auxilio que se halla en trámite de adquisición.

45. El Organismo ha entrado en entendimiento con la Municipalidad de Montevideo respecto a todo lo pertinente a las obras de urbanización en la Avenida Agraciada, para que las líneas férreas efectúen el cruce, en esta importante arteria, en alto nivel. El Organismo correrá con los gastos que le corresponden para el levante de las vías, obra costosa por la necesidad de efectuarla sin interrupción del movimiento de trenes, siendo de cargo del Municipio los trabajos en la vía pública y la provisión de los tramos de puente correspondientes. Por este concepto se ha previsto en el Presupuesto de 1951 una erogación de $ 180.000.

46. Para el debido mejoramiento de los servicios en general y en previsión a la fusión de las líneas del Ferrocarril Central del Uruguay con las de los Ferrocarriles del Estado, actualmente operadas por separado, el Organismo ha preparado un Plan de Obras que ha de merecer estudio y competente financiación cuando se establezca su Carta Orgánica y se constituya su Directorio.

En ese Plan de Obras se encara la extensión hasta Canelones y Toledo de la línea doble, que actualmente solo llega a Empalme Tablada y Peñarol y la extensión de la correspondiente señalización eléctrica. Esta obra es de una sentida necesidad en vista de la gran densidad de tráfico en la zona suburbana de la capital.

Se encara también la rectificación del trazado de la línea, y eliminación de gran número de curvas, dentro de la zona de 25 de Agosto a Durazno.

Se prevé la rápida ejecución de trabajos importantes en los Talleres de Peñarol relacionados con la fusión de las líneas, como la construcción de un

nuevo Taller de reparaciones de Coches Motores, y la ampliación de otras dependencias cuyo ensanche se requerirá por la centralización de varios servicios actualmente dispersos o inadecuadamente contemplados en su ubicación o superficie.

Se incluyen también trabajos importantes de Vía, sustituciones de rieles y durmientes, obras de balastaje, etc. requeridas para mejorar las condiciones generales de la red y alcanzar un grado de eficiencia deseable. Para todas estas obras, que no se enumeran mientras no se estudien en detalle y se aprueben, se han preparado los respectivos ante-proyectos, propios para su tasación a grosso modo, a fin de poder estudiar su financiación en conjunto, en momento dado, o alternativamente seguirlos incluyendo en los presupuestos anuales del Organismo, con la debida coordinación.

Ing. AGUSTIN MAGGI
Administrador General

30 de junio de 1951.

RELACION DE LOS ANEXOS

ANEXO 1. — Transcripción del Informe Preliminar sobre la gestión Administrativa durante el año 1950.

ANEXO 2. — Leyes, Decretos y Contratos, principales que se relacionan con el Organismo.

ANEXO 3. — Informe Sintético del Contador General.

ANEXO 4. — Informe Sintético del Ingeniero en Jefe.

ANEXO 5. — Informe Sintético del Ingeniero Mecánico en Jefe.

ANEXO 6. — Informe Sintético del Ingeniero Electricista en Jefe.

ANEXO 7. — Informe Sintético del Superintendente de Tráfico.

ANEXO 8. — Informe Sintético del Superintendente de Almacenes.

TRANSCRIPCION DEL INFORME PRELIMINAR SOBRE LA GESTION ADMINISTRATIVA DURANTE EL AÑO 1950

"Montevideo, Enero 26 de 1951.
Sr. Ministro de Obras Públicas,
Ing. José Acquistapace,
Presente

Señor Ministro:

Tengo el agrado de presentar, un primer informe, con los puntos salientes del resultado de la gestión administrativa de este Instituto, durante el año 1950.

Extensión de la línea

Termina el año con 2.352 kilómetros de vía abierta al servicio, es decir con una diferencia en menos de 16 kilómetros, que al iniciarse, y que corresponde a la vía paralela del ex-Ferrocarril Midland de empalme a la línea Salto, que fué levantada y sustituída.

Tráfico

El desarrollo del tráfico se produjo sin incidencias notorias. En el último cuarto del año, tuvimos apremio de material rodante por haber coincidido el removido de cierto tonelaje de trigo del año pasado, aún depositado en nuestras dependencias con la iniciación de la actual cosecha; el transporte de lana de una zafra de rapidísima colocación, y la importación y tránsito por el país de un abultado tonelaje de madera brasilera, cuyo tráfico, por razones de su propia comercialización, estuvo detenido en los meses de invierno, para volcarse repentinamente en el momento preciso del levante de las cosechas locales.

El tráfico de pasajeros se mantiene en constante aumento, siendo su producido, sustancialmente, el que produjo el aumento en nuestras entradas, como lo demuestra el cuadro que más abajo se inserta.

El tráfico de ganado tuvo un momento de fuerte repunte, en circunstancia de un mejoramiento del mercado, cediendo luego para cerrar con ligera declinación sobre el año anterior.

Entradas (probables)

Nuestras primeras cifras, que pueden modificarse al cierre del balance, por cuanto la proporción correspondiente al último bimestre debe ser verificada, dan las siguientes probables entradas, para los diversos tráficos:

Entrada total, $ 22.305.000

Comparativo de los tráficos		**Sobre año anterior**	
		Aumento	**Disminución**
Pasajeros	6.750.000	$ 800.000	
Cargas	10.137.000	$ 260.000	
Ganado	5.186.000		$ 66.000

Tarifas

Se han mantenido sin aumento las tarifas que venían rigiendo en los ferrocarriles, al ser nacionalizados. Antes, algunos ajustes de rectificación de concepto, fueron en beneficio del usuario. En la recaudación, no obstante, está incluído el importe del 3 por ciento que se percibía como impuesto para el fondo de jubilaciones y pensiones, que ahora se destina para el mismo fin, compensando el aumento del aporte patronal que determinó para el Instituto, la inclusión de su personal en las leyes de jubilaciones civiles.

Recorrido de trenes a vapor

El número de kilómetros recorrido está dentro de los 5.300.000, lo que representa un aumento de unos 100.000 kilómetros sobre el año anterior. En cambio los recorridos de coches motores sobre los 3.200.000 kilómetros, han bajado 40.000 kilómetros frente al año anterior.

Entradas por kilómetro de vía.
Entradas por tren kilómetro

Sobre los $ 8.900.— y $ 2.48 respectivamente del año anterior, se registra un aumento en las entradas a favor del año 1950 de $ 500.— por kilómetro de vía, y $ 0.11 por kilómetro de tren, lo que viene a significar un mejor rendimiento del elemento de trabajo.

Presupuesto

Nuestro presupuesto se ajustó a las cifras oportunamente autorizadas, con la variante del aumento de sueldos y jornales acordado por la Ley del 18 de Setiembre 1950, que representó $ 2.000.000.— de recargo; y alguna oscilación inevitable en el rubro de renovaciones y por adquisiciones no alcanzadas a realizar durante el período.

Salidas

Esperamos que nuestro balance definitivo confirme las siguientes cifras aproximadas:

Gastos de explotación y mantenimiento ..	$	26.300.000.—
Gastos de renovación	$	1.500.000.—
Cuenta Capital	$	1.000.000.—
los cuales se distribuyen a "grosso modo" en los siguientes grandes rubros:		
Personal. Sueldos, jornales, viáticos, jubilaciones y asignaciones familiares	$	16.000.000.—
Combustibles	$	4.865.000.—
Servicio asistencia social y otros	$	300.000.—
Consumo de materiales	$	2.600.000.—
Alquiler de coches motor	$	1.240.000.—
Varios rubros englobados	$	1.300.000.—

De los trabajos de mantenimiento

Vías

La conservación de la vía en general ha permitido mantener sin alteraciones el régimen de velocidades de trenes ya vigentes en todo el sistema.

La necesidad de recambio de durmientes se ha contemplado dentro del máximo exigible a la disponibilidad de material.

En todas las líneas se ha realizado cambio de durmientes nuevos de vías, de cambios y de puentes; y en algunos puntos para suplir la falta de material nuevo, se ha reforzado el asentamiento de la vía, con durmientes viejos colocados en las juntas de la misma.

Balastaje

El asiento de las líneas Central, San José y Minas, se ha atendido con capas de piedra triturada.

Se realizaron balastajes en las líneas Mercedes, Salto, Cuareim y Piedra Sola, empleándose material blando.

Reforzamiento de terraplenes

Se está efectuando este trabajo en la línea Treinta y Tres.

Puentes y alcantarillas

Se han hecho obras de reforzamiento en los siguientes puentes:
Línea Melo — Km. 358.630 — Puente Quebracho;
" Rivera — Km. 294.185 — Puente Guayabos;
" Minas — Km. 87.791 — Puente Solís del Medio.

OBRAS

Playa de maniobras Peñarol

Fué terminada la construcción de las nueva playa de maniobras, la que comprende una extensión de 2.800 mts.. aproximadamente de desvíos nuevos, con instalación de alumbrado eléctrico y una planta edificada de 50 mts. cuadrados para uso del personal.

Levantamiento de la vía paralela, de empalme a líneas Salto - Rivera

Se está dando cima a las obras para suprimir el sector de línea referido, sito entre las estaciones Canning y Chamberlain. Los trabajos emprendidos son:

1) Construcción de una nueva estación intermedia en el Km. 280.360 línea Rivera.
2) Cambio del galpón; paso a nivel; ampliaciones en desvíos e instalaciones de la estación Chamberlain.
3) Nueva vía de empalme en Chamberlain de las líneas Rivera y Salto.
4) Nuevos circuitos telegráficos y telefónicos.
5) Levantamiento de la vía Canning - Chamberlain.

Ampliación de desvíos

En la estación Durazno se ampliaron los desvíos y vías de cruce para facilitar el movimiento de trenes de tonelaje.

Trabajo similar se está realizando en la estación Tacuarembó.

Edificios — Construcciones y mejoras

En las estaciones Tapia, Reboledo, C. Colorado, Tupambaé, Sudriers, Barker, Arroyo Grande, Cufré, Paysandú, Cabellos, Algorta y Rivera, se realizaron obras de mejoramiento, tales como: construcción de viviendas para oficinas; para alojamiento de personal; gabinetes higiénicos públicos; cambio del piso de madera, en los galpones, por piso de hormigón.

En la estación Central. Se está realizando el cambio de techo de los galpones de cargas.

Viaducto

Se han iniciado los trabajos de desmantelamiento del viaducto Nº 2, en Fray Bentos.

Paso a nivel

Diversas obras de apertura y conservación se han realizado en este orden de trabajo, en toda la línea.

Talleres y Tracción

Trabajos de mantenimiento del tren rodante y de tracción

Se ha logrado mantener el ritmo de producción de los talleres, en general. En las líneas primordiales: **Reparación de locomotoras** y **Reparación de material rodante,** el índice se mantiene al nivel del año anterior, con 2 ½ reparaciones totales de locomotoras por mes.

Este año nuevamente nuestro parque de locomotoras arrojará un elevado promedio de recorrido por unidad, manteniendo así el nivel, pocas veces superado, digamos en las marcas de rendimiento.

Además, fueron recibidas en el mes de Diciembre, cinco locomotoras Henschel, y puestas en funcionamiento por nuestros Talleres, se hallan en servicio tres.

La actividad de este departamento técnico ha sido muy intensa, por su intervención en todas las etapas de las adquisiciones de locomotoras, que en su capítulo se describen. Ocupa ahora su atención la habilitación de Talleres, instalaciones de abastecimiento y preparación de personal, que ponga en condiciones de inmediato funcionamiento al recibo de las unidades Diesel-'eléctricas.

Otros trabajos fueron:

Reconstrucción de vagones y de furgones; conversión de locomotoras para quemar fuel-oil. Armado y puesta en servicio de vagones tanques petroleros. Renovación de asientos de coches de pasajeros. Instalación de servicios higiénicos en furgones. Luz eléctrica en locomotoras; mejoras en maquinaria de talleres, etc.

Electricidad y Señales

Se han mantenido en normal estado de funcionamiento y de conservación las instalaciones de señalización y control de comunicaciones.

Se está realizando la renovación de los cables de señales en la línea Central - Km. 1 a Km. 2.500.

Instalación de señalización, alumbrado y comunicación en las ampliaciones de Peñarol, Tacuarembó, Paysandú, Algorta, Tres Arboles y línea Chamberlain - Canning, mencionadas en el capítulo "Obras".

En Central y Peñarol se procede a la instalación de nuevas centralitas telefónicas.

Se han realizado mejoras en el alumbrado de los Talleres Peñarol.

Adquisiciones de material rodante y de tracción

Estando supeditada la capacitación del ferrocarril tanto en la faz de eficiencia en la prestación del servicio, como en la de producción económica,

al estado del material rodante, y estando nuestro parque de locomotoras muy agotado, ya por el prolongado uso de sus unidades, como por la intensidad de trabajo a que viene siendo sometido, esta Administración se ha visto en la necesidad de promover la adquisición de material de tracción y rodante, habiendo sido autorizadas por el Poder Ejecutivo las siguientes adquisiciones:

Fecha de Compra	Detalle del Material	Costo del Material	Financiación
1/950	5 locomotoras a vapor y lote de accesorios	$ 712.000 en Peñarol *1	Pago con los recursos propios del Organismo
10/950	3 locomotoras diesel eléctricas ALCO- G. E. y accesorios	$ 1.017.799,60 F.A.S. N.Y. *2	A pagarse en cuotas en un período que abarca seis años que comenzarán en Enero de 1951 y finalizarán en Diciembre de 1956.
10/950	23 locomotoras diesel eléctricas General Electric y accesorios	$ 8.037.273,60 " " *2	
12/950	10 vagones plataforma de 50 tons.	$ 47.500,00 C.I.F. Mont.	A pagarse con los recursos propios del Organismo.
1/951	21 coches motor	$ 2.821.493,16 F.O.B. *3	A pagarse 80 % contra presentación de los documentos de embarque; el 10 % a los 6 meses de la aceptación provisional y el 10 % restante a los 6 meses de la aceptación definitiva.

*1 — Costo según cédula.

*2 — Costo según contrato. A esta cifra debe agregarse el flete aún no contratado.

*3 — id. id. id.

Debiéndose agregar que quedaron terminados en el año 1950, los estudios y tratativas para la adquisición de 16 coches de pasajeros, cuyo trámite finiquitará con la autorización correspondiente que se producirá, creemos, en el correr de este mes de Enero.

Siendo los antecedentes los rasgos salientes de la gestión realizada durante el año 1950, por el momento sólo debo agregar que al término de nuestro balance tendré el gusto de presentar al señor Ministro las cifras definitivas

del movimiento económico-financiero del Instituto con detalle pormenorizado de los trabajos realizados, tal como se ha hecho en el año anterior.

Mientras tanto, para terminar, me permito referirme a la proyectada obra de construcción de un puente mixto sobre el Río Negro, en la ciudad de Mercedes, obra que vendría a cambiar fundamentalmente las características del tráfico ferroviario en el sector Oeste; por el acercamiento de la rica zona productora del litoral con el mercado capitalino, por la economía en el recorrido ferroviario; por el descongestionamiento de la vía Central, con una distribución más proporcional del tráfico, sobre el ramal Oeste.

Empalmando las líneas férreas, se uniría Mercedes con la línea Fray Bentos - Algorta y esta línea, en las proximidades de estación Bellaco, con Paysandú.

Se daría acceso directo al Puerto de ultramar de Fray Bentos a las líneas Montevideo-Mercedes-Paysandú y se acercarían esta ciudad y las del litoral Norte, a Montevideo, en 55 kilómetros.

Este punto es no solamente muy importante para la economía de los ferrocarriles nacionales, sino también para los de una extensa zona de todos los departamentos del litoral.

Varios son los factores de orden económico, que fuera de ser conocidos por el señor Ministro, su enumeración no cabe en el cuadro de un sucinto informe, que determinarían a esta Administración a mostrarse interesada por la realización de esta obra, desde el punto de vista de la racionalización de la explotación ferrocarrilera de la zona del litoral; interés que creo conveniente llevar a conocimiento del señor Ministro.

Sin otro motivo me es grato saludar a usted con toda consideración.

Fdo.: Ing. AGUSTIN MAGGI
Administrador General

LEYES, DECRETOS Y CONTRATOS, PRINCIPALES QUE SE RELACIONAN CON EL ORGANISMO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.

Mensaje. Se presenta un proyecto de ley por el que se autoriza al Banco de la República a conceder préstamos sobre sus salarios a personal obrero del Ferrocarril Central.

Poder Ejecutivo.
Ministerio de Obras Públicas
Ministerio de Hacienda

Montevideo, diciembre 28, 1949

A la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el agrado de someter a su consideración el adjunto proyecto de ley que faculta al Banco de la República para otorgar al personal obrero dependiente de la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay, que percibe sus haberes a jornal, préstamos bancarios sobre salarios en igual forma a la dispuesta por la ley Nº 11.141, de 18 de noviembre de 1948, a los obreros de la Administración Nacional de Transportes Colectivos de Montevideo.

El Poder Ejecutivo se complace en auspiciar el proyecto de ley mencionado, porque con ello tiende a cristalizar una justa aspiración formulada por los obreros del Instituto ferroviario a que se ha hecho referencia, equiparándolos a idénticos beneficios de que vienen disfrutando los del precitado organismo de Transportes Colectivos Municipales y los de la Cooperativa Nacional de Productores de Leche.

Cúmplele al Poder Ejecutivo destacar que los obreros del Ferrocarril Central, antes de que éste pasara a depender del Estado, disfrutaba de créditos análogos otorgados por la Caja Nacional de Ahorros y Descuentos de acuerdo con las leyes de fechas 21 de Noviembre y 24 de Mayo de 1945, juzgando por lo tanto innecesario abundar en otras consideraciones en favor del proyecto de ley que tiene el honor de someter a consideración de esa Asamblea General.

Aprovecho la oportunidad para saludar a esa Asamblea General con mi mayor consideración. — BATLLE BERRES — JOSE A. ACQUISTAPACE. — NILO P. BERCHESI.

Ministerio de Obras Públicas
Ministerio de Hacienda

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General

DECRETAN:

Artículo 1º — Facúltase al Banco de la República para otorgar al personal obrero dependiente de la Administración del Ferrocarril Central, que percibe sus haberes a jornal, préstamos bancarios sobre sus salarios. Deberán llenarse, además, las exigencias impuestas por la Caja Nacional de Ahorros y Descuentos para estas clases de operaciones.

Art. 2º — Lo establecido en el artículo 1º inciso 3º de la ley de 25 de Junio de 1908, sobre cesiones de jornales, no regirá para las operaciones que efectúe la Caja Nacional de Ahorros y Descuentos en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 3º

Art. 3º — Comuníquese, publíquese, etc. — JOSE A. ACQUISTAPACE. — NILO R. BERCHESI.

Resolución. — Se da un procedimiento para normalizar la recepción y entrega de sumas para servicios jubilatorios de personales del Ferrocarril Central.

Ministerio de Obras Públicas

Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social

Montevideo, 7 de marzo de 1950.

Vista la nota precedente, en la que se propone la forma de regularizar la situación creada a las Cajas de Jubilaciones, con motivo de la nacionalización del Ferrocarril Central del Uruguay.

Resultando, que por decreto del 20 de diciembre de 1949 se dispuso la afiliación de los funcionarios del servicio público de la referencia a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles, Escolares y Servicios Públicos y Afines, desde el día 31 de diciembre de 1948.

CONSIDERANDO: A) Que, en consecuencia corresponde suprimir la percepción del impuesto del 3 % sobre los servicios ferroviarios, que se recauda de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 8º de la ley de 6 de octubre de 1919.

B) Que la Administración del Ferrocarril Central tendrá que aumentar en la misma proporción sus aportes a la Caja antes referida, de acuerdo con lo mandado por la ley Nº 9.940, de 2 de Julio de 1940.

C) Que suprimir el impuesto antes expresado y elevar las tarifas en la misma proporción no representa ninguna alteración en las mismas, ya que el 3 % que se deja de cobrar como impuesto a los usuarios, se consolida con el precio de los servicios que se les presta.

D) Que de este modo se mantiene el equilibrio de la economía del Ferrocarril sin alterar en nada el precio de sus servicios, El Presidente de la República

RESUELVE

Dejar sin efecto la percepción del impuesto del 3 % sobre los servicios ferroviarios que se recauda de acuerdo con el artículo 8º de la ley de 6 de octubre de 1919.

Que en la misma proporción se elevan las tarifas de los servicios que se prestan por el Ferrocarril Central del Uruguay.

Que la Caja de la Industria y Comercio vierta a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles, Escolares y Servicios Públicos y Afines, las sumas recibidas del Ferrocarril Central del Uruguay, desde el 1º de enero al 30 de noviembre de 1949, por concepto de aportes jubilatorios, debiendo considerarse extinguida con ese pago la deuda de este servicio con la Institución últimamente nombrada, durante dicho período.

Que el Ferrocarril Central del Uruguay desde el día 1º de diciembre de 1949 en adelante, de acuerdo con su nueva afiliación, haga todos los aportes jubilatorios a que estuviera obligado a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles, Escolares y Servicios Públicos y Afines.

Comuníquese, publíquese, etc. — BATLLE BERRES. — JOSE ACQUISTAPACE — OSCAR SECCO ELLAURI.

Resolución. Se autoriza una rebaja de fletes en el Ferrocarril Central para el transporte de artículos de primera necesidad que se expendan directamente al consumidor.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 23 de marzo de 1950

Manifestando la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay en la precedente nota:

A) Que autoridades municipales de los Departamentos más distantes de Montevideo han solicitado rebajas de tarifas, para el transporte de artículos de primera necesidad, destinados al expendio directo al consumidor de limitados recursos.

B) Que es para esas zonas, alejadas de la Estación Central, donde las tarifas en vigencia hacen sentir la doble imposición de la mayor distancia a más alto índice, por lo que teniendo en cuenta el beneficio social que reportará la rebaja de dichas tarifas, y que la misma no afectará en nada la parte económica de la Institución,, solicita autorización para establecer, una especial, para el transporte de artículos de primera necesidad, cuyos índices aplicables por tonelada-kilómetro serán: $ 0.0408 en 300 kilómetros: $ 0.0356 en 450 kilómetros: $ 0.0296 en 700 kilómetros y $ 0.026 en 1.000 kilómetros, lo que representa una rebaja promedio de 35 % sobre la tarifa especial pública.

El Presidente de la República

RESUELVE:

Autorizar a la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay para establecer una tarifa especial para el transporte de artículos de primera necesidad, cuando éstos sean consignados a los Municipios o entidades oficialmente autorizadas, y destinados a la venta a la población sin intermediario comerciante y sin propósito de lucro, cuyos índices aplicables por tonelada - kilómetro, serán: $ 0.0408 en 300 kilómetros; $ 0.0356 en 450 kilómetros; $ 0.0296 en 700 kilómetros y $ 0.026 en 1.000 kilómetros.

Comuníquese, publíquese y vuelva a la Administración del Ferrocarril Central a sus efectos. — BATLLE BERRES, — JOSE A. AQUISTAPACE.

Decreto: Se autoriza a denominar Independencia a la Estación ferroviaria del kilómetro 71 del Departamento de Florida.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 13 de Abril de 1950.

Vista la nota de la Cámara de Representantes, de fecha 6 de diciembre de 1949, relacionada con la exposición formulada por el señor Diputado don Carlos M. Mattos, referente a una aspiración expresada por el vecindario del paraje conocido con el nombre de "Parada Kilómetro 71" del Departamento de Florida, tendiente a que la misma sea elevada a la categoría de estación ferroviaria, con el nombre de "Independencia".

RESULTANDO de lo informado por la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay:

A) Que con fecha mayo de 1942 la expresada Parada Kilómetro 71 fué convertida en Estación:

B) Que aún cuando de acuerdo con las disposiciones en vigencia la mencionada estación debería llevar su nombre geográfico, correspondería, en el caso de accederse al cambio de denominación que se solicita que la autorización pertinente fuera dictada por intermedio del Poder Ejecutivo.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º — Autorizar a la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay, para denominar "Independencia" a la Estación ferroviaria emplazada en "Parada Kilómetro 71" del Departamento de Florida.

Art. 2º — Comuníquese, publíquese, etc. — BATLLE BERRES, — JOSE A. ACQUISTAPACE.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 11 de agosto de 1950.

Vista la nota del Sub Secretario de Obras Públicas, a cargo de la Dirección de la Administración General del Ferrocarril Central, solicitando la correspondiente autorización del Poder Ejecutivo para poner en práctica el funcionamiento de la Comisión Asesora prevista en el Art. 24 y siguiente y del proyecto de ley orgánica, elevado a consideración de la Asamblea General.

Considerando:

1º) que el citado Art. 24 y siguientes crea una Comisión Asesora de

funcionarios, compuesta por delegados del personal y del Directorio, con funciones de asesoramiento para todo lo relativo a despidos, sanciones, traslados, calificaciones, etc.

2º) que es propósito del Poder Ejecutivo llevar a la práctica la idea de que el propio personal vigile y contraloree el cumplimiento de la ley en lo que tiene más directo interés.

3º) que el Sr. Sub Secretario propone en la citada nota, que hasta tanto se apruebe la ley orgánica, la Comisión Asesora que proyecta, podría constituirse con tres delegados obreros y tres delegados del personal Técnico Administrativo, presidida por el Administrador General.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º — Autorizar a la Administración General del Ferrocarril Central del Uruguay, para constituir una Comisión Asesora, hasta tanto se apruebe la ley Orgánica actualmente a estudio del Parlamento.

Art. 2º — La citada Comisión estará presidida por el Administrador General y mientras dure la ausencia del mismo, por el Sub Secretario de Obras Públicas y encargado de la Dirección de la citada Administración General; por tres delegados del Personal Técnico Administrativo y tres delegados obreros.

Art. 3º — La elección de delegados se efectuará por votación secreta entre los funcionarios y obreros y bajo el contralor de los mismos.

Art. 4º — Facúltase al Sr. Sub Secretario de Obras Públicas y encargado de la citada Administración General, para reglamentar el llamado a elecciones, efectuar las mismas, e instalar la Comisión Asesora de inmediato.

Art. 5º — La Administración General reglamentará el funcionamiento y organización de la Comisión que se crea por este decreto.

Art. 6º — Comuníquese, publíquese, etc. — Fdo. BATLLE BERRES. — JOSE ACQUISTAPACE.

Saluda a Vd. muy atte., por el Ministro, **J. M. Ramasso.** Director General.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 16 de setiembre de 1950.

Visto: la resolución del Poder Ejecutivo de fecha 15 de setiembre corriente y

Resultando de estos antecedentes que a los llamados a licitación efectuados por la Administración del Ferrocarril Central para el suministro de 9 locomotoras Diesel eléctricas para vía principal se presentaron 20 propuestas por los precios y condiciones que se indican en el cuadro acompañado; y para la provisión de 3 locomotoras diesel eléctricas de maniobras, se presentaron 18 propuestas según se indica en el acta adjunta.

Considerando que del estudio comparativo de las propuestas presentadas para locomotoras de vía principal resultan más convenientes las de Fried

Krupp alternativa Nº 2 y la de General Electric Co. alternativa Nº IIa, las que cumplen en general con las condiciones del pliego respectivo, especialmente en lo referente a las fuerzas tractivas de arranque y continuos a la curva de esfuerzo tractivos-velocidad.

Que frente a las diferencias técnicas de ambas propuestas y aún considerando el mayor costo de las locomotoras ofrecidas por General Electric — 16.000 dólares por máquina—, hay que tener en cuenta una circunstancia fundamental como es la experiencia que cada uno de los fabricantes pueda poseer en la producción de equipos similares. En este aspecto la propuesta de General Electric puede exhibir antecedentes que acredita su actuación en el sentido expresado representado por cientos de locomotoras fabricadas.

Que en cambio no es de conocimiento de la Administración que la Fábrica Krupp haya fabricado máquinas Diesel eléctricas para vía principal del tipo que se licita, siendo fundamental en la actual situación de los Ferrocarriles del Estado, asegurarse que en ese punto no se hagan experiencias en las líneas del Central.

Que por otra parte, dada la situación mundial y en la eventualidad de un conflicto armado, siempre habría más posibilidades de obtener repuestos en Norte América que dentro del Continente Europeo en cuya zona está ubicada la fábrica Krupp.

Que dentro de las posibilidades actuales del Ferrocarril Central la financiación de la compra tiene una importancia capital, para la realización de la misma, siendo también en este aspecto más conveniente la oferta General Electric, ya que las ventajas de la financiación anulan en gran parte las diferencias de precios.

Que por las razones expuestas precedentemente resulta más conveniente, la aceptación de la propuesta de la General Electric S. A. en representación de International General Electric Co., para el suministro de las 9 locomotoras Diesel eléctricas de línea principal.

Que en cuanto a la licitación para el suministro de tres locomotoras Diesel Eléctricas para maniobras resulta más conveniente la oferta de la International General Electric, por ofrecer mayor seguridad en la obtención futura de repuestos así como por las ventajas en obtener para las locomotoras de maniobras "Standard" similares de construcción que para las de línea principal, puesto que las máquinas ofrecidas por la firma Suney si bien son de un costo inferior se apartan del Pliego de Condiciones al ofrecer máquinas diesel hidráulicas y diesel mecánicas.

Oído el Tribunal de Cuentas de la República,

El Presidente de la República,

RESUELVE:

1º) **Aceptar** la propuesta de la International General Electric Co. alternativa IIª para el suministro de 9 locomotoras Diesel eléctricas para vía principal por la suma de U$S 194.475 c/u., y tres locomotoras Diesel Eléctricas para maniobras incluyendo freno de vacío para el tren al precio de U$S 60.163 c/u. destinadas al Ferrocarril Central.

2º) La erogación que se autoriza se imputará a los fondos de que dispone la Administración del Ferrocarril Central.

A sus efectos vuelva a la citada Administración. — Fdo. BATLLE BERRES. — J. A. ACQUISTAPACE.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, setiembre 19 de 1950.

Vistos: La necesidad imperiosa y urgente que tiene la Administración del Ferrocarril Central, de adquirir locomotoras para asegurar la regularidad y eficacia de sus servicios y,

Considerando:

1º) **Que** los acontecimientos mundiales de último momento imponen una previsión mayor que la tenida por la Administración del Ferrocarril Central cuando llamó a licitación el día 4 de noviembre de 1949 para el suministro de nueve locomotoras diesel eléctricas para vía principal y tres locomotoras diesel eléctricas de maniobras:

2º) **Que** mientras se estudiaban las propuestas presentadas en dicha licitación, sobrevino un hecho imprevisto y de trascendental importancia, como lo fué la iniciación de las hostilidades en Corea, que repercutió inmediatamente y en forma aguda sobre la producción de todas aquellas fábricas que producen o pueden adaptarse para producir elementos necesarios para la guerra;

3º) **Que** según las múltiples informaciones que se han obtenido, este hecho ha incidido directa y fundamentalmente sobre la producción de las fábricas de material rodante ferroviario, a tal punto que en el momento actual resulta muy difícil obtener de estos fabricantes compromisos firmes sobre precios y plazos de entrega, condiciones esenciales en un suministro de esta naturaleza;

4º **Que** en tales circunstancias y frente a la eventualidad de mayores restricciones en la industria ferroviaria es deber del Poder Administrador adoptar las máximas precauciones para asegurar la obtención de los elementos necesarios para el mantenimiento de los servicios públicos;

5º) **Que** de la información suministrada por el Ferrocarril Central, surge la necesidad de sustituir parte de las locomotoras actualmente en servicio, ya que dichas máquinas han sobrepasado ampliamente el término de vida normal con una duración promedio de 45 años.

6º) **Que** en oportunidad de haber aumentado considerablemente el transporte de ganado a causa de la sequía que afectó la zona norte, y por otras razones que son de conocimiento público, no le fué posible a la Administración del Ferrocarril Central absorber la demanda por insuficiencia de su equipo;

7º) **Que** de los estudios realizados y por la experiencia en comparación de los equipos diesel - eléctricos con los actuales, puede asegurarse la financiación de una operación de compra de los primeros con las economías producidas por su utilización;

8º) **Que** esta necesidad se hace más apremiante en el momento actual en virtud de que en la licitación abierta recientemente para la adquisición de coches motores, las firmas proponentes en condiciones más ventajosas se encuentran radicadas en el continente europeo y, por las circunstancias antes expresadas, una vez adjudicada la licitación, no se puede tener seguridad en la recepción de este material, cuya construcción requiere un tiempo no inferior a diecinueve meses de acuerdo con la propuesta más liberal en ese sentido;

9º) **Que** de no lograrse la adquisición de este material será necesario reforzar con trenes los servicios de transportes de pasajeros que hasta ahora se ha venido realizando con coches motores, y de este modo, se agravaría más aún la situación de déficit de locomotoras;

10.) **Que** las Compañías "International General Electric" y "American Locomotive Company" han formulado sendas propuestas para el suministro por adquisición directa de once y tres locomotoras respectivamente;

11.) **Que** dichas propuestas, de acuerdo con las informaciones que se tienen a la vista, son aceptables, y convenientes por cuanto el material ofrecido se adapta perfectamente a las necesidades del servicio;

12.) **Que** en el caso especial de las locomotoras para vía principal ofrecidas por "International General Electric" el material es idéntico a aquel que se comprometió a suministrar de acuerdo con la licitación recientemente efectuada y el precio será sensiblemente inferior siempre que se acepte su propuesta como una ampliación de aquella compra;

13.) Que si se aceptara este ofrecimiento se tendría, además de una sensible quita en el precio, que aprovecharía también a las unidades ya contratadas en la licitación, la ventaja de un sistema de pagos diferidos muy conveniente para las posibilidades económicas del Ferrocarril Central;

14.) **Que** sería sumamente inconveniente para el Ferrocarril Central hacer un nuevo llamado a licitación en estos momentos ya que, por las circunstancias creadas, los nuevos precios serían considerablemente superiores a los de las ofertas referidas y no habría, por otra parte, ninguna seguridad de que las firmas del ramo se volvieran a interesar por una operación de esta naturaleza;

15.) **Que** en tales circunstancias y, mediando las propuestas expresadas anteriormente, se considera una medida de sana y buena administración aceptarlas por vía de adquisición directa de acuerdo con la facultad otorgada al Poder Administrador por el apartado D del Art. 1º de la Ley Nº 9.542 de 31 de diciembre de 1935;

El Presidente de la República en acuerdo de Consejo de Ministros,

RESUELVE:

1º) **Autorizar** la adquisición directa de once locomotoras a la Compañía "International General Electric Company Incorporated" en las condiciones y por los precios expresados en su propuesta, debiendo considerarse esta compra como una ampliación del suministro de idéntico material ferroviario que se le adjudicó por licitación, el día 16 del mes en curso.

2º) **Aceptar** las modificaciones contractuales propuestas por la nombrada Compañía a fin de que los beneficios obtenidos en esta segunda adquisición alcancen también a la primera.

3º) **Autorizar** la adquisición directa de tres locomotoras a la Compañía "American Locomotive Company" en las condiciones y por los precios expresados en su propuesta.

4º) **En** ambas adquisiciones se rechaza la cláusula de arbitraje debiendo sustituirse por otra que no admita el arbitraje obligatorio ni la posibilidad de que el Estado se someta a ley ni a jurisdicción extranjera.

5º) **Que** por el Ministerio de Obras Públicas se cumpla la presente resolución quedando autorizado para adoptar todas las medidas necesarias a tal fin. — Fdo.: BATLLE BERRES, — J. A. ACQUISTAPACE — F. FORTEZA — DARDO REGULES — SANTIAGO I. ROMPANI — CESAR CHARLONE — CARLOS FISCHER — VIANA ARANGUREN — SECCO ELLAURI. — N. BERCHESI.

CONTRATO DE COMPRA - VENTA

El presente contrato, suscrito el presente día diecisiete de octubre de mil novecientos cincuenta, por y entre la INTERNATIONAL GENERAL ELECTRIC COMPANY, INCORPORATED (a la que se hará referencia en adelante como el "Vendedor"), sociedad organizada y existente bajo las leyes del estado de Nueva York, con sede comercial sita en Lexington Avenue 570, Nueva York, estado de Nueva York, Estados Unidos de América (obrando por mediación de su representante autorizado en la República Oriental del Uruguay, la General Electric, Sociedad Anónima, corporación organizada y existente bajo las leyes de la República Oriental del Uruguay, con sede comercial sita en el número 1926 de la calle Defensa, de Montevideo, la que es representada en este acto por el Sr. Emilio Elena, según mandatos en forma que se han tenido a la vista) y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay (al que se hará referencia más adelante como el "Comprador"), representado por el Sr. Presidente de la República Don Luis Batlle Berres y el Sr. Ministro de Obras Públicas don José Acquistapace, en cumplimiento de la resolución del Consejo de Ministros de fecha diecinueve de setiembre próximo pasado.

DA FE:

ARTICULO I — Material a suministrar. — El vendedor se compromete a vender y entregar al Comprador, y el comprador se compromete a comprar y aceptar del Vendedor y pagar al precio y en las condiciones estipuladas a continuación, el siguiente material (al que se hará referencia en adelante como el "material"), descrito detalladamente en las adjuntas especificaciones (a las que se hará referencia en adelante como las "especificaciones"), señaladas "Apéndice A" y que forman parte integrante del presente contrato.

Material:

Partida 1 — Veinte (20) locomotoras diesel eléctricas según especificaciones Nº 4850 de la General Electric, pero con las siguientes modificaciones:

a) Estarán provistas de equipos de control doble, para marcha en am-

bas direcciones, lo que aumentará el peso total aproximado de la locomotora, en condiciones de servicio, a 102 toneladas métricas, y la longitud entre enganches a 55 pies y 6 pulgadas (16,9 metros);

b) Omisión del equipo de control para funcionamiento en paralelo.

Partida 2 — Tres (3) locomotoras diesel eléctricas según especificaciones Nº RY - 24147 - I de la General Electric, pero con las siguientes modificaciones:

a) Equipadas con frenos de aire en la locomotora y frenos de vacío para el tren;

b) Provistas de enganches de gancho y sector (o corredera) tipo europeo, y topes en los extremos del travesaño de cabecera.

c) Provistas de velocímetro.

Partida 3 — Piezas de recambio y equipo de conservación y prueba para las Partidas 1 y 2, por un precio total de diez por ciento (10%) del valor de dichas partidas. Las piezas de recambio serán elegidas por el Comprador dentro de los ciento veinte (120) días de la firma de este contrato, de las listas de precios suministradas por el Vendedor al Comprador el 17 de mayo de 1950. Los equipos de conservación y de prueba serán elegidos por el Comprador dentro de los seis (6) meses siguientes a la firma de este contrato, de las listas de precios que suministrará el Vendedor.

ARTICULO II. — Precio del Contrato.

A. El Comprador se compromete a pagar al Vendedor, por el material, la suma de cuatro millones doscientos treinta mil ciento cuarenta y cuatro dólares ($ 4.230.144,00) en moneda legal de los Estados Unidos de América, en la forma detallada a continuación, suma a la cual se hará referencia en adelante como el "precio del contrato":

a) Ciento ochenta y tres mil trescientos dólares ($ 183.300,00) por cada una de las veinte (20) locomotoras diesel eléctricas, a que se refiere la partida 1 del Artículo I.

Total $ 3.666.000,00

b) Cincuenta y nueve mil ochocientos sesenta y tres dólares ($ 59.863,00) por cada una de las (3) locomotoras diesel-eléctricas, a que se refiere la Partida 2 del Artículo I.

Total $ 179.589,00

c) Trescientos ochenta y cuatro mil quinientos cincuenta y cinco dólares ($ 384.555,00) por las piezas de recambio y equipo de conservación y prueba, a que se refiere la Partida 3 del Artículo I.

Total $ 384.555,00

Precio del Contrato $ 4.230.144,00

B. El precio del contrato incluye la entrega del material F.A.S. vapor Nueva York, N. Y., preparado para embarque de exportación, de acuerdo con las normas usuales del Vendedor.

C. Para facilitar al Vendedor la obtención de la exención del pago de

impuestos de los Estados Unidos, el Comprador suministrará al vendedor, a petición de éste, testimonio de que el material ha sido exportado. El precio del contrato no comprende ningún impuesto, derecho, o cargo actualmente en vigor, o que posteriormente pudiere ser exigido por el gobierno del Uruguay. Tales impuestos, derechos, o cargos serían por cuenta del Comprador.

ARTICULO III — Condiciones de Pago.

A. El precio del contrato se pagará en dólares, moneda legal de los Estados Unidos de América, en las cuotas que se especifican a continuación:

1. Habrá doce (12) pagos mensuales iguales y consecutivos de cincuenta y ocho mil setecientos cuarenta y siete dólares ($ 58.747,00) que comenzarán el 15 de enero de 1951 y finalizarán el 15 de diciembre de 1951.

2. Habrá veinte (20) pagos trimestrales iguales y consecutivos de cuarenta y nueve mil trescientos cincuenta y cuatro dólares ($ 49.354,00) que comenzarán el 15 de marzo de 1952 y finalizarán el 15 de diciembre de 1956.

3. Habrá veinte (20) pagos trimestrales iguales y consecutivos de ciento veintiseis mil novecientos cinco dólares ($ 126.905,00) que comenzarán el 15 de marzo de 1952 y finalizarán el 15 de Diciembre de 1956.

B. La obligación de efectuar los mencionados cincuenta y dos (52) pagos se hará constar mediante cincuenta y dos (52) pagarés negociables emitidos por el Comprador en forma satisfactoria al Vendedor, y pagaderos a la orden de éste en un banco de la ciudad de Nueva York aceptado por el Vendedor, pagarés que llevarán la fecha del presente contrato y serán entregados por el Comprador al Vendedor dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes a dicha fecha.

C. Los pagarés irán acompañados de los siguientes documentos: 1) Copias autenticadas de los pertinentes decretos del gobierno uruguayo autorizando la emisión de dichos pagarés; 2) Testimonio de la autoridad de los funcionarios gubernamentales firmantes de dichos pagarés, y 3) Seguridad satisfactoria dada por escrito, por el Banco de la República Oriental del Uruguay, de que se darán las divisas, en dólares de los Estados Unidos de América, para el pago del principal y del interés de los pagarés en las fechas en que deban hacerse tales pagos.

D. Los pagarés se emitirán en dos series, a saber: los treinta y dos (32) pagarés correspondientes a los pagos a que se refieren los incisos 1 y 2 del Apartado A de este artículo, serán emitidos bajo la denominación de pagarés de la Serie "A" y designados con los números A-1 al A-32, inclusive. Los veinte (20) pagarés correspondientes a los pagos a que se refiere el inciso 3 del Apartado A de este artículo, serán emitidos bajo la denominación de pagarés de la Serie "B", y designados con los números B-1 al B-20 inclusive. La suma total de los pagarés de la Serie "A" representa el 40 % del precio total del contrato y la suma total de los pagarés de la Serie "B" representa el 60 % del precio total del contrato.

E. Es intención de ambas partes que, sujeto a lo estipulado en el apartado H. de este Artículo III, el Comprador pagará al Vendedor intereses a razón del cuatro y medio por ciento (4 ½ %) anual sobre los saldos pendientes del precio contratado que correspondan a los valores de material facturado. Por consiguiente, los pagarés de la serie "A" números 13 al 32

inclusive, y los pagarés de la Serie "B", números 1 al 20, inclusive, comenzarán a devengar interés en las fechas siguientes, siendo tales fechas aquellas en que se estima que las porciones sucesivas de material serán facturadas:

Pagarés Serie "A" Nos.	Pagarés Serie "B" Nos.	Fechas en que comenzarán a devengar interés
13 y 14	1 y 2	15 de setiembre de 1951
15 y 16	3 y 4	15 de octubre de 1951
17 y 18	5 y 6	15 de noviembre de 1951
19, 20 y 21	7, 8 y 9	15 de diciembre de 1951
22 y 23	10 y 11	15 de enero de 1952
24 y 25	12 y 13	15 de febrero de 1952
26 y 27	14 y 15	15 de marzo de 1952
28, 29 y 30	16, 17 y 18	15 de abril de 1952
31 y 32	19 y 20	15 de mayo de 1952

Tales pagarés, según sus propios términos, devengarán interés desde las respectivas fechas de comienzo indicadas, al tipo convenido, pagadero trimestralmente en 15 de marzo, 15 de junio, 15 de setiembre y 15 de diciembre, hasta sus vencimientos. Si alguna de las fechas reales de facturación de material terminado variare en más de treinta (30) días de las correspondientes fechas en que deben comenzar a devengar interés, indicadas más arriba, se hará un ajuste entre el Comprador y el Vendedor, de cualquier interés pagado de más o de menos. Los pagarés de la Serie "A" números 1 al 12, inclusive, no devengarán interés, y serán pagaderos sólo en su valor nominal.

F. Si, para el primero de febrero de 1952 no se hubiere terminado material por un valor igual o mayor que el total de los pagos hechos por el Comprador según el inciso 1 del Apartado A de este Artículo III el Vendedor conviene en diferir los pagos siguientes mediante prórroga de los vencimientos de los correspondientes pagarés, de modo que el Comprador no tendrá que hacer pagos en exceso del valor de material terminado y puesto a su disposición.

G. Se entiende que el Vendedor se propone presentar al Export-Import Bank de Washington una solicitud de financiación de una parte de este contrato, participación financiera por parte del referido banco que se espera consista en la compra al Vendedor por el Banco, de los pagarés de la Serie "B" a que se refiere al Apartado D de este artículo. A tal efecto, el Comprador conviene en cooperar plenamente en relación con tal solicitud y, específicamente, se compromete a suministrar prontamente, a petición del Vendedor, todos los datos y documentos requeridos por el Export-Import Bank de Washington, incluso un informe de su asesor jurídico en el que se demuestre, según las leyes uruguayas, la validez y legalidad de los pagarés, así como la autoridad de los signatarios de los mismos.

H. En el caso de que la participación financiera del Export-Import Bank de Washington se obtuviere a otro tipo de interés que el de cuatro y medio por ciento (4 ½ %) anual, tal otro tipo de interés se aplicará a aquellos pagarés que devenguen interés. (*)

El debido cumplimiento, por parte del Comprador, de las disposiciones y condiciones de este artículo, incluso la entrega y el pago de los pagarés, el

* Es de destacar que de acuerdo con lo previsto en el artículo tres inciso G del Contrato que precede el interés de 4½ % allí establecido quedó definitivamente fijado en el 4 % anual.

suministro de la seguridad por parte del Banco de la República Oriental del Uruguay y de los datos y documentos a que se refiere el Apartado G anterior, son requisitos esenciales de este contrato.

ARTICULO IV — Entrega.

A. La siguiente escala indica las fechas en las cuales se espera que el material estará dispuesto para embarque en la fábrica, quedando entendido que tales fechas están basadas en el pronto recibo por parte del Vendedor de todos los datos necesarios que permitan al Vendedor proceder a la fabricación inmediatamente y sin interrupción:

Partida 1 — Una (1) locomotora cada dos semanas, comenzando el décimo primer mes de la fecha del presente contrato.

Partida 2 — Una (1) locomotora por semana, comenzando el décimo mes de dicha fecha.

Partida 3 — Durante el período de fabricación de las locomotoras a que se refiere esta partida.

B. El Vendedor entregará el material al Comprador F. A. S. vapor Nueva York, N. Y., a condición, sin embargo, de que sí, en el momento en que el material o cualquier parte del mismo estuviere dispuesto para su entrega F. A. S. vapor Nueva York, N. Y., tal entrega no pudiere ser hecha por cualesquiera de las causas indicadas en el Artículo V del presente contrato, el Vendedor, a petición del Comprador, entregará dicho material F. O. B. fábrica, siempre que tal entrega fuere posible, y que el material no hubiere salido ya de fábrica. De lo contrario, el Vendedor podrá, de no llegarse a otros acuerdos por ambas partes para la entrega del material, depositarlo en la fábrica o en un almacén, y en tal caso regirán las condiciones siguientes:

1. La mitad de los gastos en que incurra el Vendedor por concepto de almacenaje del material, incluso el costo de prepararlo y entregarlo en almacén, los gastos de almacenaje y manejo, así como los de seguro, si lo hubiere, serán pagaderos por el Comprador a la entrega de las correspondientes facturas, excepto que, si la imposibilidad de realizar el embarque o la entrega según se ha dicho, sea debida a acciones u omisiones del Comprador, tal como el no haber dado el Comprador al Vendedor, oportunamente, instrucciones de embarque apropiadas, todos dichos gastos de almacenaje serán por cuenta del Comprador.

2. El Vendedor entregará al Comprador F. A. S. vapor Nueva York, N. Y., tan pronto como las circunstancias se lo permitan, el material almacenado, siempre que el Comprador haya cumplido las condiciones estipuladas en el presente contrato.

C. Cualesquiera gastos de demoras (demurrage) que pudieren resultar en relación con el transporte del material, que no fueren debidas a falta del Vendedor, serán pagaderos por el Comprador a la presentación de las correspondientes facturas.

D. A menos que se hicieren otros arreglos por ambas partes para la entrega del material, el título de propiedad de éste pasará al Comprador a su entrega F. A. S. vapor Nueva York, N. Y

ARTICULO V — Fuerza Mayor.

La obligación del Vendedor, en cuanto a la fecha de entrega del material, está subordinada a retrasos resultantes de cualquier causa ajena al control razonable del Vendedor, incluso, pero no limitada a, cumplimiento de cualesquiera disposiciones, órdenes o instrucciones de cualquier gobierno federal, estatal o municipal, o de cualquier departamento o dependencia de éstos, fenómenos de la naturaleza, acciones u omisiones del Comprador, acciones de las autoridades civiles o militares, incendios, huelgas, embargos, guerra, motín, demoras en el transporte, e imposibilidad debida a causas ajenas al control razonable del Vendedor de obtener la mano de obra, las materias primas o las facilidades de fabricación necesarias de las procedencias usuales del Vendedor y cualesquiera retrasos resultantes de cualquiera de dichas causas prorrogarán en forma correspondiente las fechas de entrega. En ningún caso será responsable el Vendedor de perjuicios consecuenciales, especiales o indirectos resultantes de demoras en la entrega del material.

ARTICULO VI — Autorizaciones Gubernamentales.

A. Corresponde al Comprador la responsabilidad de obtener culesquier permisos de exportación u otras autorizaciones del gobierno de los Estados Unidos que se requieran actualmente o pudieren requerirse en lo futuro para la exportación del material, y el Comprador conviene en hacer las correspondientes solicitudes, quedando entendido que el Vendedor prestará al Comprador su cooperación y asistencia en toda forma razonablemente posible para la obtención de tales permisos u otras autorizaciones.

Con este fin, si el Comprador pidiere al Vendedor que solicitare, por cuenta del Comprador, tales permisos de exportación o autorizaciones, el Vendedor lo hará así siempre que el Comprador facilite al Vendedor, a petición de éste, todos los datos necesarios para dicha solicitud. Queda entendido y convenido que el Vendedor no será responsable si tal permiso o autorización no se concediere.

B. Si cualquier permiso de exportación dejare de ser entregado al Vendedor dentro de los sesenta (60) días de la fecha de su solicitud, solicitud que deberá ser hecha dentro de los veinte (20) días de la fecha en que pueda ser presentada según las disposiciones o reglamentos aplicables al caso, o no fuere renovada cuando fuere necesario, o fuere revocada, el Comprador o el Vendedor podrán rescindir este contrato en lo que se refiera a aquella parte del material que no hubiere sido entregada por el Vendedor al Comprador, dando a la otra parte aviso por escrito de tal rescisión. En caso de tal rescisión, ya sea por parte del Comprador o del Vendedor, la pérdida sufrida por el Vendedor, como consecuencia de tal terminación del contrato, será soportada por igual por ambas partes. Queda entendido que en tal pérdida para el Vendedor serán incluídos todos los gastos sufridos por éste en relación con el material no entregado, tanto si estuviere terminado como si no lo estuviere. En caso de tal rescisión, el Vendedor se compromete específicamente y de buena fe, a hacer todo lo posible por dar salida al material terminado o sin terminar, aplicando el producto así obtenido, a reducir al mínimo el importe de la pérdida. Una vez determinado el importe de la pérdida sufrida por el Vendedor, ya sea de común acuerdo entre ambas partes o por arbitraje, el Comprador pagará al Vendedor, en dólares, moneda legal de los Estados Unidos, en Nueva York, la mitad (½) del importe de tal pérdida.

C. En el caso de que la producción de cualquier parte del material

fuere impedida o suspendida como resultado de cualquier asignación gubernamental de materiales, mano de obra o facilidades de fabricación, o de cualesquiera otros requisitos u órdenes gubernamentales, durante un período de dos (2) meses, y, en opinión del Vendedor, la producción resultare imposible dentro de un plazo razonablemente previsible, el Vendedor podrá, mediante aviso por escrito, pero sin costo para el Comprador, anular este Contrato en cuanto a aquella parte del material cuya producción hubiere sido impedida, y en tal caso el Vendedor restituirá al Comprador cualesquiera pagos que éste hubiere hecho, en cumplimiento del presente contrato, con respecto a tal material.

ARTICULO VII — Inspección.

A. El Vendedor admitirá al inspector autorizado por el Comprador, en su fábrica o fábricas durante el período de fabricación, prueba y preparación para su embarque, de las locomotoras y piezas de recambio, y permitirá el acceso de dicho inspector a aquellos lugares de su fábrica o fábricas en que dicha fabricación, prueba y preparación para su embarque se estén llevando a cabo, sujeto a cualquier disposición del gobierno de los Estados Unidos o de cualquiera de sus autoridades, aplicable al caso, para los fines y bajo las condiciones siguientes:

1. El inspector se hallará siempre disponible, previo aviso dado por el Vendedor con cinco (5) días de anticipación.

2. Caso de que el inspector no se hallare presente a la hora y en el sitio designados, o si por cualquier motivo no pudiere obtenerse del gobierno de los Estados Unidos el permiso para su acceso a la fábrica o fábricas, el inspector dará por escrito su conformidad a prescindir de dicha inspección.

3. La inspección se limitará a aquellas piezas y órganos componentes terminados de las locomotoras, que el inspector deseare inspeccionar, así como a la inspección de las locomotoras completas una vez que hayan sido armadas para ser probadas, y a la inspección de la preparación de las mismas para su embarque de exportación.

4. El inspector tendrá permiso para presenciar las pruebas de las locomotoras terminadas, así como, si así lo deseare, cualquier otra prueba normal que se hiciere en la fábrica del Vendedor, de las locomotoras terminadas o de cualquiera de sus piezas u órganos componentes.

5. El inspector entregará al Vendedor, dentro de las veinticuatro (24) horas de la terminación de la inspección del material (siempre que éste haya sido hallado aceptable) un Certificado de Inspección, o si la inspección no tuviere lugar, el inspector entregará al Vendedor dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha establecida para el comienzo de la inspección, un Certificado de Exención de Inspección, firmado en duplicado por el inspector. En el caso de que el inspector no pudiere realizar la inspección como resultado de cualquier disposición del gobierno de los Estados Unidos, se sustituirá el Certificado de Inspección por el Certificado de Prueba del Vendedor.

6. En el caso de que el inspector del Comprador rechazare cualquier material, entregará al Vendedor, dentro de las veinticuatro (24) horas de la terminación de la inspección del material, un Certificado de Rechazo indicando concretamente las razones de tal rechazo. Queda expresamente entendido y convenido que las fechas calculadas para la entrega del material se

prorrogarán por un término equivalente al período de demora en la fabricación o embarque resultante de cualquier rechazo hecho por el inspector.

7. El Vendedor se compromete a dar, sin cargo alguno, todas aquellas facilidades que fueren razonables para el exámen e inspección por el inspector, de las piezas y órganos componentes terminados de las locomotoras, así como las herramientas, instrumentos de medición, mano de obra y ayuda que el inspector pudiere necesitar para tales exámenes e inspecciones.

8. El inspector obrará siempre en forma que no entorpezca el proceso metódico de fabricación, montaje y prueba del material.

9. En cuanto a las partes principales de las locomotoras descriptas en las Partidas 1 y 2 del Artículo I, tales como el motor diesel, las ruedas y sus ejes, a suministrar por subcontratistas, el Vendedor, a petición del inspector, se encargará de obtener el acceso del inspector, a los talleres de tales subcontratistas, con el fin de inspeccionar tales equipos antes de su envío a la fábrica del Vendedor para la instalación en las locomotoras y prueba consiguiente. Tal acceso e inspección estarán sujetos a las disposiciones del gobierno de los Estados Unidos y de los subcontratistas.

B. La inspección y aceptación del material por el inspector no constituirá renuncia por parte del Comprador a los derechos que le confieren las garantías especificadas en el Artículo X de este contrato.

ARTICULO VIII — Ingenieros de Montaje.

El Vendedor suministrará los servicios de dos (2) a cuatro (4) (a opción del Comprador) ingenieros de montaje para dirigir la puesta en condiciones de funcionamiento de las locomotoras incluídas en el material. Dichos servicios serán administrados y pagados de acuerdo con las condiciones estipuladas en el Apéndice "B" adjunto.

ARTICULO IX — Recorridos de prueba.

Dentro de los treinta (30) días después de que cada una de las locomotoras comprendidas en la Partida 1 del Artículo I haya sido puesta en condiciones de servicio, se someterá a dos recorridos de prueba de mil (1.000) kilómetros cada uno, a fin de asegurarse de que cumple con las especificaciones. Tales recorridos de prueba se harán en la República Oriental del Uruguay en presencia de un representante autorizado del Vendedor y bajo las condiciones de servicio, dentro de la capacidad de la locomotora. El Comprador suministrará, a sus propias expensas, el personal, aceite, combustible, agua, etc., que se necesiten en relación con tales pruebas, pero será reembolsado de estos gastos por el Vendedor, en el caso de necesitarse repetir la prueba por no cumplir la locomotora las especificaciones. El combustible y aceite lubricante empleados, serán conformes a las recomendaciones del fabricante. Si fuere necesario repetir un recorrido de prueba, el Comprador pondrá a la disposición del Vendedor, a requerimiento de éste, al precio de costo para el Comprador, los talleres de servicio del Comprador, debiendo tal recorrido de prueba llevarse a cabo dentro de los quince (15) días siguientes al aviso, dado por escrito por el Vendedor al Comprador, de que la locomotora está de nuevo dispuesta para la prueba. Inmediatamente después de haberse terminado satisfactoriamente los dos recorridos de prueba de cada locomotora, el Comprador firmará y entregará al representante del Vendedor dos copias de un Certificado de Aceptación de la locomotora.

ARTICULO X —Garantías.

A. El Vendedor garantiza que el material estará de acuerdo con las especificaciones.

B. El Vendedor garantiza que el material estará exento de defectos de material y mano de obra.

C. El compromiso del Vendedor, por concepto de las garantías especificadas en los Apartados A y B de este Artículo X, se limitará a reparar o reemplazar (a opción del Vendedor y sujeto a causas ajenas al control razonable del mismo, a las cuales se refiere el Artículo V de este contrato) F. A. S. vapor Nueva York, N. Y., cualquier parte de aquel material que, habiendo sido debidamente instalado y sometido al uso y cuidado normales y apropiados, resultare defectuosa en cuanto a material o mano de obra, o dejare de ajustarse a las especificaciones, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha en que tal material fuere puesto en servicio, pero por ningún concepto más de dieciocho (18) meses después de la fecha en que tal material se hallare dispuesto para embarque en la fábrica, siempre que se diere por el Comprador al Vendedor pronto aviso de tal defecto y prueba satisfactoria del mismo.

D. Las garantías comprendidas en este Artículo X reemplazarán cualquier otra garantía, excepto en lo que se refiere al título de propiedad.

E. Queda entendido que las antedichas garantías no son aplicables a elementos que tengan, en uso normal, por su propia naturaleza, una duración más corta que el período estipulado, como por ejemplo, las lámparas y válvulas electrónicas. Con respecto a estos tipos de material, regirá la garantía normal de la General Electric Company correspondiente al tipo de material de que se trate, siendo cualquier reparación o reemplazo que deba hacer el Vendedor por concepto de tal garantía, sobre la base de entrega F.A.S. vapor Nueva York, N. Y.

F. La responsabilidad del Vendedor (excepto en lo que se refiere al título de propiedad) derivada de la venta o el uso del material por las garantías u otros conceptos, no excederá en ningún caso del costo de corregir defectos en el material, y a la expiración de dichos períodos de garantía, quedará terminada tal responsabilidad. Por ningún concepto podrá el Vendedor ser responsable por daños o perjuicios consecuenciales, especiales o indirectos.

ARTICULO XI — Rechazo de Material Defectuoso.

Si, como resultado de los recorridos de prueba estipulados en el Artículo IX, se determinare que cualquier locomotora incluída en el material no respondiere a las garantías contenidas en los Apartados A y B del Artículo X, y si el Vendedor dejare, dentro de un plazo razonable, de cumplir las obligaciones contraídas por concepto de dicho Artículo X, en los que se refiere a tal locomotora, el Comprador podrá rechazar tal locomotora y rescindir el contrato en lo relacionado con la misma. Si el Vendedor dejare de cumplir las garantías respecto a un número de locomotoras equivalente a más del cincuenta por ciento (50 %) del valor del precio contratado para todo el material, el Comprador podrá rechazar todo el material contratado y rescindir el contrato en su totalidad. En caso de tal rescisión por parte del

Comprador, el Vendedor restituirá al Comprador cualesquiera sumas pagadas por éste al Vendedor a cuenta del material rechazado, y el Vendedor será responsable ante el Comprador por las pérdidas y gastos (excepto perjuicios especiales, consecuenciales o indirectos) que hubiere sufrido el Comprador. Cualquier parte del material rechazado por concepto de este artículo, será retirado de las vías del Comprador dentro de un plazo máximo de un (1) mes de tal rechazo y almacenado a riesgo del Vendedor en el lugar y bajo las condiciones que se convinieren de común acuerdo entre ambas partes.

ARTICULO XII — Multas.

Si la entrega de cualquiera de las unidades del material se retrasare por otras causas que las referidas en el Artículo V de este contrato, y que no estuvieren fuera del control razonable del Vendedor, el Comprador tendrá derecho a imponer al Vendedor una multa de uno por ciento (1 %) mensual del precio contractual de la unidad o unidades retrasadas, quedando entendido que la responsabilidad del Vendedor por concepto de este Artículo XII no excederá en caso alguno, del cinco por ciento (5 %) del valor del material retrasado.

ARTICULO XIII — Rescisión del Contrato.

A. Si el Vendedor dejare de cumplir cualquiera de las obligaciones que le impone este contrato y tal incumplimiento constituyere una ruptura substancial y material del mismo, el Comprador podrá rescindir el contrato. Específicamente, el Comprador podrá rescindir este contrato con respecto a cualquier unidad del material que no estuviera lista para su embarque en la fábrica dentro de los siete (7) meses siguientes a la fecha establecida para su entrega, según se estipula en el Artículo IV, siempre que tal demora fuere resultado de otras causas que las referidas en el Artículo V de este contrato, y que no estuvieren fuera del control razonable del Vendedor. En el caso de rescisión del contrato por el Comprador, en virtud de lo estipulado en este Apartado A, el Vendedor responderá al Comprador de aquellos gastos y pérdidas (excepto daños consecuenciales, especiales o indirectos) sufridos por el Comprador como resultado del incumplimiento de sus obligaciones contractuales por parte del Vendedor.

B. Si el Comprador rescindiere este contrato no siendo tal rescisión de acuerdo con las estipulaciones del Apartado B. del Artículo VI, Artículo XI o Apartado A del presente Artículo XIII, el Comprador pagará al Vendedor los cargos de rescisión de contrato, calculados según la costumbre usual del Vendedor.

ARTICULO XIV — Patentes.

El Vendedor defenderá, a sus propias expensas, al Comprador contra cualquier pleito o acción entablada contra éste como resultado de cualquier demanda de que el material o cualquier parte del mismo constituye una infracción de cualquier patente registrada en los Estados Unidos, o en la República Oriental del Uruguay, siempre que se le dé pronto aviso por escrito, autorización, datos y ayuda para su defensa, siendo por cuenta del Vendedor todos los daños y costas a que pudiere ser condenado el Comprador en dicho pleito o acción. Caso de que en tal pleito se declarare que el material o cualquier parte del mismo constituye infracción y se prohibiere el uso del material o de parte del mismo, el Vendedor obtendrá, a sus propias expensas, el derecho para que el Comprador pueda continuar usando el material o parte del mismo; lo reemplazará por otro que no constituya

infracción; lo modificará de modo que no constituya infracción; o retirará el material y reintegrará el precio de compra y los gastos de transporte e instalación del mismo. Lo que precede representa toda la responsabilidad del Vendedor por concepto de infracción de patentes por el material o parte del mismo.

ARTICULO XV — Embarque Oceánico.

Si el Comprador pidiere al Vendedor que haga los trámites necesarios para embarque oceánico y el Vendedor consintiere en ello, éste actuará por cuenta y en representación del primero y en cada caso asegurará el material contra riesgo marítimo, y, si así se lo solicitare el Comprador, contra riesgo de guerra. Todos los derechos, gastos y costos, inclusive el de preparar las facturas consulares, serán pagados por el Comprador y, a petición del Vendedor, el Comprador abrirá cartas de crédito irrevocables y confirmadas satisfactorias al Vendedor, mediante las cuales podrán efectuarse el pago de tales gastos. A menos que el Comprador le diere instrucciones específicas, el Vendedor hará las declaraciones consulares según su buen juicio, pero sin hacerse responsable de multas u otros cargos debidos a declaraciones erróneas o incorrectas.

ARTICULO XVI — Notificaciones.

Los avisos y otras comunicaciones del Comprador al Vendedor se considerarán legalmente dados siempre que sean transmitidos por escrito, o por telegrama, cablegramas, o radiogramas dirigidos a la Oficina del Vendedor situada en Lexington Avenue Nº 570, Nueva York 22, estado de Nueva York, Estados Unidos de América, o a la General Electric, Sociedad Anónima, situada en la calle Defensa Nº 1926, Montevideo, República Oriental del Uruguay, y los avisos y otras comunicaciones del Vendedor al Comprador se considerarán legalmente dados siempre que se transmitan por escrito, o por telegrama, cablegrama o radiograma, dirigidos al Comprador, calle La Paz Nº 1095, Montevideo, República Oriental del Uruguay.

ARTICULO XVII — Arbitraje.

Ambas partes acuerdan procurar de buena fe la solución de cualquier controversia o reclamación que surja de, o se relacione con este contrato, por medio de arbitraje. Para el caso se designarán dos árbitros, uno por cada parte, los que a su vez elegirán a un tercero. Los árbitros, una vez designados, establecerán por unanimidad o mayoría el procedimiento a seguir para laudar. En el caso de no acordarse el procedimiento a seguir, dentro de los diez días de constituído el Tribunal Arbitral, el arbitraje se llevará a cabo siguiendo las reglas de procedimiento establecidas por la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, excepto en lo relativo a la designación de árbitros. Cualquier decisión dada bajo arbitraje ya sea por todos o la mayoría de los árbitros, solo podrá ser ejecutada ante los Tribunales Judiciales de la República Oriental del Uruguay. Cuando una de las partes no estuviera de acuerdo en dirimir por arbitraje cualquier controversia o reclamación, ella deberá someterse a los Tribunales Judiciales antes referidos y ser resulta de conformidad con las leyes uruguayas.

ARTICULO XVIII — Totalidad del Convenio y Enmiendas.

Este contrato constituye la totalidad del convenio suscrito entre Comprador y Vendedor con respecto a la venta y compra del material y sustituye

y deja sin efecto cualesquiera otras negociaciones, obligaciones, compromisos, propuestas y/o escritos anteriores y contrato ad-referendum firmado en la Ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América con fecha 25 de Agosto ppdo. con respecto a la presente adquisición. Este contrato no podrá ser modificado en ninguna forma excepto mediante instrumento firmado por los representantes del Comprador y del Vendedor debidamente autorizados.

Y PARA QUE CONSTE, se suscribe este contrato en inglés y en español, en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, por las partes en la fecha ut-supra. — (Fdo.) BATLLE BERRES. — J. AQUISTAPACE. — E. ELENA.

APENDICE "B"

La INTERNACIONAL GENERAL ELECTRIC COMPANY, INC. (a la que en adelante se hará referencia como la Compañía, sociedad organizada y existente bajo las leyes del estado de Nueva York, con sede comercial sita en Lexington Avenue 570, Nueva York, estado de Nueva York, Estados Unidos de América, propone suministrar los servicio de un ingeniero para que inspeccione (la instalación) (la reparación) del material (al que en adelante se hará referencia como la obra) relativo a su (Consulta) (Pedido) Nº Contrato, de fecha 17 de Octubre de 1950 bajo las siguientes condiciones:

A Usted(es) (a quien(es) en adelante se hará referencia como el Comprador) pagará(n) a la Compañía por los servicios del referido ingeniero, como sigue:

1. A razón de $ 40.00 por cada día civil transcurrido desde el momento en que el ingeniero salga de la oficina principal de la Compañía hasta que regrese a la misma, tomándose como base para dichos cargos 44 horas de trabajo a la semana, distribuídas a razón de 8 horas diarias, desde el lunes al viernes, ambos inclusive, y 4 horas el sábado.

2. Además del cargo de $ 40.00 por cada día civil, el Comprador pagará a la Compañía el valor de cualquier servicio rendido por el ingeniero en exceso de las antedichas 44 horas semanales, como sigue:

a) Los servicios rendidos cualquier día de la semana, desde el lunes al viernes en exceso de 8 horas diarias, se pagarán a razón de $ 7.50 la hora.

b) Los servicios rendidos los sábados, en exceso de 4 horas, se pagarán a razón de $ 2.50 la hora por las primeras 4 horas siguientes y a razón de $ 7.50 la hora por las demás.

c) Los servicios rendidos los domingos (séptimos días de trabajo) se pagarán a razón de $ 2.50 la hora por las primeras 8 horas y de $ 7.50 por cada hora siguiente.

d) A los efectos de este Apartado A, se considerará que el ingeniero ha prestado sus servicios todo el tiempo que, dentro de las 44 horas semanales, se encontrare dispuesto física y moralmente, y apto, para prestarlos, aún cuando dichos servicios no hubieran sido, en efecto, utilizados.

3. No habrá cargo extraordinario por trabajos realizados en días reconocidos oficialmente en el país en que se realicen los trabajos, o en los Estados Unidos, como días de fiesta nacional.

4. El tiempo invertido en viaje no se considerará nunca como tiempo extraordinario.

B. El Comprador reembolsará a la Compañía el costo de todos los gastos de viaje y manutención (incluso los derechos de entrada y salida y el costo de ropa limpia) y de todos otros gastos realizados por el ingeniero en relación con el trabajo, desde el momento en que salga de la oficina principal de la Compañía hasta que regrese a ella.

C. De no convenirse otra cosa, el Comprador establecerá antes de que el ingeniero salga de la oficina principal de la Compañía, una Carta de Crédito confirmado e irrevocable, en un Banco de Nueva York, a favor de la Compañía y a satisfacción de la misma, por el valor total que se suponga importarán los servicios y gastos referidos en los Apartados A y B anteriores, para pago contra entrega de facturas emitidas periódicamente, y válida por el plazo que se juzgue necesario para permitir a la Compañía efectuar el cobro de los cargos indicados.

D. El Comprador hará lo necesario para suministrar al ingeniero alojamiento de primera clase, el cual deberá ser por lo menos comparable al utilizado por los miembros de igual categoría del personal del Comprador.

E. El Comprador suministrará, a sus propias expensas, todos los obreros comunes, especializados y semiespecializados que fueren necesarios.

F. El Comprador pondrá todas las instalaciones y herramientas manuales necesarias con excepción de aquellas herramientas especiales que, como consecuencia de convenio escrito entre ambas partes, pudieren ser suministradas por al Compañía. El ingeniero podrá a su opción llevar consigo ciertas herramientas personales, las cuales serán siempre propiedad del mismo.

G. Como es imposible que un ingeniero inspector observe la ejecución de todos los detalles del trabajo, la Compañía solo será responsable de los actos y del trabajo de los empleados del Comprador hasta el punto en que, si cualquier parte del trabajo realizada bajo la inspección directa del ingeniero resultare defectuosa dentro de un año de la fecha en que se terminó la instalación, la Compañía suministrará, a sus expensas, la inspección para corregir tales defectos, si fuere notificada de ello prontamente y por escrito. A la terminación de la inspección, cesará la responsabilidad de la Compañía por este concepto, excepto en lo indicado en la oración anterior. En ningún caso será responsable la Compañía por daños consecuenciales, especiales o indirectos.

H. El Comprador conviene en que todo impuesto legal sobre la renta que le fuere impuesto al ingeniero y que fuere pagado por éste o por el Comprador, en relación con el trabajo, será por cuenta del Comprador.

I. La Compañía no será responsable de pérdidas o daños causados por demoras en el trabajo debidas a cualquier causa fuera del control razonable de la Compañía, incluso, pero no limitado a, cumplimiento de cualesquiera disposiciones, órdenes o instrucciones gubernamentales, fenómenos de la naturaleza, actos u omisiones del Comprador, acciones de las autoridades civiles o militares, incendios, huelgas, embargos, guerra, motín o demoras en el transporte. En ningún caso será la Compañía responsable de perjuicios consecuenciales, especiales o indirectos resultantes de demoras debidas a cualquier causa.

J. Esta cotización está sujeta a cambio, en cualquier momento, mediante aviso previo, y, en todo caso, expirará a los 60 días de su fecha, a no ser que se indique lo contrario.

CONTRATO DE COMPRA - VENTA

El presente contrato, suscrito el presente día de diecisiete de octubre de mil novecientos cincuenta por y entre la AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY (a la que se hará referencia en adelante como el "Vendedor"), sociedad organizada y existente bajo las leyes del estado de Nueva York, con sede comercial sita en 30 Church Street, Nueva York, estado de Nueva York, Estados Unidos de América (obrando por mediación de su representante autorizado en la República Oriental del Uruguay, la General Electric, Sociedad Anónima, Corporación organizada y existente bajo las leyes de la República Oriental del Uruguay, con sede comercial sita en el número 1926 de la calle Defensa, en Montevideo, la que es representada en este acto por el Sr. Emilio Elena, según mandatos en forma que se han tenido a la vista) y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay (al que se hará referencia más adelante como el "Comprador"), representado por el Sr. Presidente de la República Don Luis Batlle Berres y el Sr. Ministro de Obras Públicas Don José Acquistapace, en cumplimiento de la resolución del Consejo de Ministros de fecha diecinueve de setiembre ppdo.

ARTICULO I. — Material a suministrar. — El Vendedor se compromete a vender y entregar al Comprador, y el Comprador se compromete a comprar y aceptar del Vendedor y pagar al precio y en las condiciones estipuladas a continuación el siguiente material (al que se hará referencia en adelante como el "material"), descrito detalladamente en la adjunta especificación (a la que se hará referencia en adelante como la "Especificación"), señalada "Apéndice A" y que forma parte integrante del presente contrato.

Material:

Partida 1. — Tres (3) locomotoras Diesel Eléctricas ALCO-G.E. de 1600 HP para trocha de 1m.430 (4'-8½") construídas de acuerdo con la especificación ALCO-GE Número E-1662, y Plano preliminar 985-N-94500 pero con las siguientes modificaciones:

a) Trucks de acero fundido con traviesa oscilante, con seis ruedas y dos motores de tracción por truck.

b) Instalación de equipo para frenado a vacío del tren, y freno de aire en la locomotora.

c) Instalación de filtros de aire en las paredes del capot para filtrar el aire que entra en el compartimento motor.

d) Instalación de enganche y topes del tipo empleado por el Ferrocarril Central del Uruguay.

e) Instalación de un (1) tanque de combustible de 5.300 litros (1.400 galones) de capacidad en vez de sólo un tanque de 3.000 litros (800 galones).

f) Dispositivo de "hombre muerto" controlado por pedal, con cuatro segundos de intervalo para aplicación del freno.

g) Instalación de cojinetes de rodillos marca U S Timken en los ejes de los trucks.

h) Tacómetro para el motor, legible a distancia.

i) Indicador de velocidad marca Chicago Pneumatic.

j) Nivel indicador de combustible, legible a distancia.

k) La locomotora tendrá una relación de engranajes para velocidad máxima de 120 kilómetros (75 millas) por hora.

l) El peso total de la locomotora, con los areneros llenos y con 3.790 litros (1.000 galones) de combustible en el tanque, será de 111.000 kilogramos (244.700 libras).

A excepción de las modificaciones a) a j), arriba descriptas, las otras modificaciones señaladas en la sección 10 de la especificación, no están incluídas en el precio de las locomotoras.

Partida 2 — Piezas de recambio y herramientas de conservación para la Partida 1, por un precio total del diez por ciento (10%) del precio de dicha partida. Las piezas de recambio y herramientas serán elegidas por el Comprador dentro de los sesenta (60) días de la firma de este contrato, de las listas de precios suministradas por el Vendedor, al Comprador, en 17 de mayo de 1950.

ARTICULO II — Precio del Contrato.

A) El Comprador se compromete a pagar al Vendedor, por el material, la suma de QUINIENTOS TREINTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CUATRO DOLARES ($ 535.684,00) en moneda legal de los Estados Unidos de América, en la forma detallada a continuación, suma a la cual se hará referencia en adelante como el "precio del contrato":

a) Ciento sesenta y dos mil trescientos treinta y un dólares ($ 162.331,00) por cada una de las tres locomotoras diesel-eléctricas, a que se refiere la Partida 1, del Artículo 1.

Total: $ 486.993,00

b) Cuarenta y ocho mil seiscientos noventa y un dólares ($ 48.691,00) por las piezas de recambio y herramientas a que se refiere la Partida 2 del Artículo 1.

Total: $ 48.691,00

Precio del Contrato: $ 535.684,00

B.) El precio del contrato incluye la entrega del material F.A.S. vapor, Nueva York, N. Y., preparado para embarque de exportación, de acuerdo con las normas usuales del Vendedor.

El precio del contrato incluye también el suministro de lo siguiente:

Un (1) juego de planos especiales para conservación, reproducidos mecánicamente, en tela.

Un (1) juego de negativos Van Dyke de los planos arriba mencionados, y dos (2) ferroprusiatos de dichos negativos.

Treinta (30) ejemplares del "Locomotive Operator's Manual" en Inglés.

Treinta (30) ejemplares del "Instruction Book on the Operation and Maintenance of the Locomotive", en Inglés.

Treinta (30) ejemplares del Catálogo de piezas de recambio Standard del Vendedor, en inglés.

El precio del contrato incluye el suministro por parte del Vendedor, de uno de sus técnicos para poner las locomotoras en servicio e instruir al personal del Comprador en el manejo y conservación de las locomotoras. Este servicio será suministrado libre de gastos por un período de cuatro (4) meses, en Uruguay, a excepción del gasto de pasaje por vía aérea desde Nueva York a Montevideo, y regreso, cuyo pasaje será pagado por el Comprador contra presentación de factura del Vendedor.

El precio del Contrato no incluye ningún gasto relacionado con el montaje del material en Montevideo, cuyos gastos correrán por cuenta del Comprador. El precio del contrato no incluye tampoco gastos de inspección del material por el Comprador.

C. Para facilitar al Vendedor la obtención de la exención del pago de impuestos de los Estados Unidos, el Comprador suministrará al Vendedor, a petición de éste, testimonio de que el material ha sido exportado. El precio del contrato tampoco comprende ningún impuesto, derechos, o cargos actualmente en vigor, o que posteriormente pudieran ser exigidos por el Gobierno del Uruguay. Tales impuestos, derechos o cargos serán por cuenta del Comprador.

ARTICULO III. — Condiciones de pago.

A. El precio del contrato se pagará en dólares, moneda legal de los Estados Unidos de América, en las cuotas que se especifican a continuación:

1. Habrá doce (12) pagos mensuales iguales y consecutivos de siete mil cuatrocientos treinta y siete dólares (U$S 7.437,00) que comenzarán el quince (15) de Enero de 1951 y finalizarán el quince (15) de diciembre de 1951.

2. Habrá (20) veinte pagos trimestrales iguales y consecutivos de seis mil doscientos cincuenta dólares (U$S 6.250,00) que comenzarán el quince (15) de marzo de 1952 y finalizarán el quince (15) de diciembre de 1956.

3. Habrá veinte (20) pagos trimestrales iguales y consecutivos de dieciseis mil setenta y dos dólares (U$S 16.072,00) que comenzarán el quince (15) de marzo de 1952 y finalizarán el quince (15) de diciembre de 1956.

Si para el primero de febrero de 1952 no se hubiere terminado material por un valor igual o mayor que el total de los pagos hechos por el Comprador, según el Inciso 1 del Apartado A de este Artículo III, el Vendedor conviene en diferir los pagos siguientes prorrogando los vencimientos de los correspondientes pagarés, de modo que el Comprador no tendrá que hacer pagos en exceso del valor de material terminado, y puesto a su disposición en fábrica.

B. La obligación de efectuar los mencionados cincuenta y dos (52) pagos se hará constar mediante cincuenta y dos (52) pagarés negociables emitidos por el Comprador en forma satisfactoria al Vendedor, y pagaderos a la orden de éste en un banco de la ciudad de Nueva York aceptado por el Vendedor, pagarés que llevarán la fecha del presente contrato y serán entregados por el Comprador al Vendedor dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes a dicha fecha.

C. Los pagarés irán acompañados de los siguientes documentos: 1) Copias auténticas de los pertinentes decretos del Gobierno Uruguayo autorizando la emisión de dichos pagarés. 2) Testimonio de la autoridad de los funcionarios gubernamentales firmantes de dichos pagarés, y 3) seguridad satisfactoria dada por escrito, por el Banco de la República Oriental del Uruguay, de que se darán las divisas, en dólares de los Estados Unidos de Américca, para el pago del principal y del interés de los pagarés en las fechas en que deban hacerse tales pagos.

D. Los pagarés se emitirán en dos series, a saber: Los treinta y dos (32) pagarés correspondientes a los pagos a que se refieren los sub-incisos 1 y 2 del apartado A de este Artículo, serán emitidos bajo la denominación de pagarés de la Serie "A", y designados con los números A-1 al A-32, inclusive. Los veinte (20) pagarés correspondientes a los pagos a que se refiere el Subinciso 3 del apartado A de este Artículo, serán emitidos bajo la denominación de pagarés de la Serie "B", y designados con los números B-1 al B-20; inclusive. La suma total de los pagarés de la Serie "A" representa el cuarenta por ciento (40%) del precio total del contrato, y la suma total de los pagarés de la Serie "B" representa el sesenta por ciento (60%) del precio total del contrato.

E. Es intención de ambas partes que, sujeto a lo estipulado en el apartado G. de este Artículo III, el Comprador pagará al Vendedor intereses a razón del cuatro y medio por ciento (4/½ %) anual sobre los saldos pendientes del precio contratado que correspondan a los valores del material facturado. Por consiguiente, los pagarés de la Serie, "A" números 3 al 32 inclusive, y los pagarés de la serie B Nº 1 al 20 inclusive comenzarán a devengar interés en marzo 1, 1951, siendo tal fecha aquella en que se estima que el material será facturado.

Tales pagarés según sus propios términos, devengarán interés desde la fecha de comienzo indicada, al tipo convenido, pagadero trimestralmente en 15 de marzo, 15 de junio, 15 de setiembre y 15 de diciembre, hasta sus vencimientos. Si la fecha real de facturación de material terminado variare en más de treinta (30) días de la fecha correspondiente en que deben comenzar a devengar interés, indicada más arriba, se hará un ajuste entre el Comprador y el Vendedor, de cualquier interés pagado de más o de menos. Los pagarés de la Serie "A" números 1 y 2 inclusive, no devengarán interés, y serán pagaderos solo en su valor nominal.

F. Se entiende que el Vendedor se propone presentar al Export-Import Bank de Wáshington una solicitud de financiación de una parte de este contrato, participación financiera por parte del referido Banco que se espera consista en la compra al Vendedor por el Banco, de los pagarés de la Serie "B" a que se refiere el apartado D de este Artículo. A tal efecto, el Comprador conviene en cooperar plenamente en relación con tal solicitud y, específicamente, se compromete a suministrar prontamente, a petición del Vendedor, todos los datos y documentos requeridos por el Export - Import Bank de

Wáshington, incluso un informe de un asesor jurídico en el que se demuestre, según las leyes Uruguayas, la validez y legalidad de los pagarés, así como la autoridad de los signatarios de los mismos.

G. En el caso de que la participación financiera del Export - Import Bank de Wáshington se obtuviere a otro tipo de interés que el de 4½ % (cuatro y medio por ciento) anual, tal otro tipo de interés se aplicará a todos aquellos pagarés que devenguen interés.(*)

H. El debido cumplimiento por parte del Comprador de las disposiciones y condiciones de este artículo, incluso la entrega y el pago de los pagarés, el suministro de la seguridad por parte del Banco de la República Oriental del Uruguay, y de los datos y documentos a que se refiere el apartado F. anterior, son requisitos esenciales de este contrato.

ARTICULO IV. — Entrega.

A. A continuación se indican las fechas en que el material estará dispuesto para embarque en la fábrica, quedando entendido que tales fechas están basadas en el pronto recibo por parte del vendedor de todos los datos necesarios que permitan al Vendedor proceder a la fabricación inmediatamente y sin interrupción.

Partida 1. — Las tres (3) locomotoras en cinco (5) meses de la fecha de la ratificación del presente contrato.

Partida 2. — Durante el período de fabricación de las locomotoras.

B. El Vendedor entregará el material al Comprador F.A.S. vapor Nueva York, N. Y., a condición, sin embargo, de que si, en el momento en que el material o cualquier parte del mismo estuviera dispuesto para su entrega F.A.S. vapor, Nueva York, N. Y., tal entrega no pudiere ser hecha por cualesquiera de las causas indicadas en el Artículo 5 del presente Contrato, el Vendedor, a requerimiento del Comprador, entregará dicho material F.O.B. fábrica, siempre que dicha entrega sea posible y que el material no haya ya salido de la fábrica. A menos que no se hayan realizado otros acuerdos por ambas partes, para la entrega del material, el Vendedor podrá depositar dicho material en la fábrica o en un almacén, por cuenta y riesgo del Comprador, y en tal caso regirán las condiciones siguientes:

1. La mitad de los gastos en que incurra el Vendedor por concepto de almacenaje del material, incluso el costo de prepararlo y entregarlo en el almacén, los gastos de almacenaje y manejo, así como los de seguro, si los hubiere, serán pagaderos por el Comprador a la entrega de las correspondientes facturas, a menos de que la imposibilidad de efectuar el embarque o la entrega, como antes dicho, sea debida a actos u omisiones del Comprador, tales como no dar instrucciones para embarques adecuados y a su debido tiempo. En este caso todos los gastos de almacenaje arriba referidos serán por cuenta del Comprador.

2. El Vendedor entregará al Comprador F.A.S. vapor Nueva York, N. Y,. tan pronto como las circunstancias se lo permitan, el material almacenado, siempre que el Comprador haya cumplido las condiciones estipuladas en el presente contrato.

* Es de destacar que de acuerdo con lo previsto en el artículo tres inciso G del Contrato que precede, el interés de 4½ %, allí establecido, quedó definitivamente fijado en el 4 % anual.

C. Cualesquiera gastos de demora (demurrage) que pudieren resultar en relación con el embarque del material, que no fuere debido a falta del Vendedor, serán pagaderos por el Comprador a la presentación de las correspondientes facturas.

D. A menos que se hicieran otros arreglos por ambas partes para la entrega del material, el título de propiedad de éste pasará al Comprador a su entrega F.A.S. vapor Nueva York, N. Y.

ARTICULO V. — Fuerza Mayor.

La obligación del Vendedor en cuanto a la fecha de entrega del material, está subordinada a retrasos resultantes de cualquier causa ajena al control razonable del Vendedor, incluso, pero no limitada a, cumplimiento de cualesquiera disposiciones, órdenes o instrucciones de cualquier Gobierno Federal, Estatal o Municipal, o de cualquier departamento o dependencia de éstos, fenómenos de la Naturaleza, acciones u omisiones del Comprador, acciones de las autoridades civiles o militares, incendios, huelgas, embargos, guerra, motín, demoras en el transporte e imposibilidad debida a causas ajenas al control razonable del Vendedor de obtener la mano de obra, las materias primas o las facilidades de fabricación necesarios, de las procedencias usuales del Vendedor, y cualquiera retrasos resultantes de cualquiera de dichas causas prorrogarán en forma correspondientes las fechas de entrega. En ningún caso será responsable el Vendedor de perjuicios consecuenciales, indirectos o especiales resultantes de demora en la entrega del material.

ARTICULO VI. — Autorizaciones Gubernamentales.

A. Corresponde al Comprador la responsabilidad de obtener cualesquier permiso de exportación u otras autorizaciones del Gobierno de los Estados Unidos que se requieran actualmente o pudieran requerirse en lo futuro para la exportación del material y el Comprador conviene en hacer las correspondientes solicitudes, quedando entendido que el Vendedor prestará al Comprador su cooperación y ayuda en toda forma razonablemente posible para la obtención de tales permisos u otras autorizaciones. Con este fin, si el Comprador pidiese al Vendedor que solicitare por cuenta del comprador tales permisos o autorizaciones, el Vendedor lo hará así siempre que el Comprador facilite al Vendedor, a petición de éste, todos los datos necesarios para dicha solicitud. Queda entendido y convenido que el Vendedor no será responsable si tal permiso o autorización, no se concediere.

B. Si cualquier permiso de exportación requerido dejare de ser entregado al Vendedor dentro de los sesenta (60) días de la fecha de su solicitud, solicitud que deberá ser hecha dentro de los veinte (20) días de la fecha en que pueda ser presentada según las disposiciones y reglamentos aplicables al caso, o no fuere renovada cuando fuere necesario, o fuere revocada, el Comprador o el Vendedor podrán rescindir este contrato en lo que se refiere a aquella parte del material que no hubiere sido entregada por el Vendedor al Comprador, dando a la otra parte aviso por escrito de tal rescisión. En caso de tal rescisión, ya sea por parte del Comprador o del Vendedor, la pérdida sufrida por el Vendedor, como consecuencia de tal terminación del contrato, será soportada por igual por ambas partes. Queda entendido que en tal pérdida para el Vendedor serán incluídos todos los gastos sufridos por éste en relación con el material no entregado, tanto si estuviere terminado como si no lo estuviere. En caso de tal rescisión, el Vendedor se com-

promete específicamente y de buena fé, a hacer todo lo posible por dar salida al material terminado o sin terminar, aplicando el producto así obtenido, a reducir al mínimo el importe de la pérdida. Una vez terminado el importe de la pérdida sufrida por el Vendedor, ya sea de común acuerdo entre ambas partes o por arbitraje, el Comprador pagará al Vendedor, en dólares, moneda legal de los Estados Unidos, en Nueva York, la mitad (½) del importe de tal pérdida.

C. En el caso de que la producción de cualquier parte del material fuese impedida o suspendida como resultado de cualquier asignación gubernamental de materiales, mano de obra o facilidades de fabricación, o de cualesquiera otros requisitos u órdenes gubernamentales durante un período de dos (2) meses, y, en opinión del Vendedor, la producción resultare imposible dentro de un plazo razonablemente previsible, el Vendedor podrá, mediante aviso por escrito, pero sin costo para el Comprador, anular este contrato en cuanto a aquella parte del material cuya producción hubiere sido impedida, y en tal caso el Vendedor restituirá al Comprador cualesquiera pagos que éste hubiere hecho, en cumplimiento del presente contrato, con respecto a tal material.

ARTICULO VII. — Inspección.

El precio mencionado en el Artículo II comprende la inspección a ser hecha exclusivamente por los inspectores del Vendedor de acuerdo con sus normas standard de inspección y pruebas para sus motores Diesel y para sus locomotoras Diesel - Eléctricas.

A. El Comprador, sin embargo, tendrá el derecho de inspeccionar las locomotoras propiamente dichas, durante el curso de su fabricación, por medio de su inspector autorizado, sujeto a cualquier reglamentación aplicable del Gobierno de los Estados Unidos de América, o autoridad del mismo. Esta inspección se regirá por las siguientes estipulaciones:

1) Motor Diesel, Grupo Motor-Generador. El Comprador o su Inspector autorizado tendrá el derecho a presenciar las pruebas del Motor Diesel y las pruebas de reóstato del grupo motor-generador en las locomotoras, tal como se llevan a cabo por el Vendedor en su fábrica de Schenectady, N. Y. Copias de los resultados de estas pruebas se suministrarán al Inspector del Comprador.

2) Equipo Eléctrico. Tan pronto como sea posible después de terminada la construcción de las locomotoras el Vendedor suministrará al Comprador copias de los ensayos comerciales llevados a cabo por el fabricante del equipo eléctrico, en los siguientes elementos:

Generador principal.
Motores de Tracción.
Generador Auxiliar.
Excitatriz.

3) Locomotoras completas. Las locomotoras completas se someterán a los mismos ensayos en la fábrica del Vendedor como se dan de costumbre a las locomotoras suministradas por el Vendedor para los ferrocarriles de los Estados Unidos, y el inspector del Comprador tendrá el derecho de presenciar dichos ensayos.

B. En caso de que el inspector del Comprador no se presente en el lugar y al tiempo designado para la inspección, o si por cualquier causa no ha sido posible obtener del Gobierno de los Estados Unidos la autorización necesaria para permitir el acceso del inspector a la fábrica, o fábricas; o si la inspección no puede ser llevada a cabo por el inspector debido a disposiciones del Gobierno del Comprador, entonces, en cada uno de dichos casos se considerará que el Comprador ha desistido de que se efectúe la inspección por su inspector.

ARTICULO VIII. — Recepción.

A. El Vendedor dará notificación tanto al Comprador como a su inspector, con cinco (5) días de anticipación, acerca de la fecha en que tendrá lugar la inspección final de las locomotoras. El inspector del comprador, dentro de las veinticuatro (24) horas de haber completado su inspección de cualquier locomotora, y siempre que considere que dicha locomotora es aceptable, dará al Vendedor un Certificado de Recepción, en triplicado, firmado por él, en formularios suministrados por el Vendedor, declarando que dicha locomotora ha sido inspeccionada, que ha sido construída de acuerdo con la especificación, y que es, en todo respecto aceptable.

Si la inspección no ha podido llevarse a cabo por cualquiera de las razones mencionadas en el apartado "B" del Artículo VII, el Inspector del Comprador dara al Vendedor, dentro de cinco (5) días de la fecha establecida para la inspección, un certificado de exención de inspección, un triplicado, en formularios suministrados por el Vendedor, declarando que se desiste de la inspección y señalando las razones que le han obligado a ello. En caso de que se desista de la inspección de cualquier locomotora por parte del inspector del Comprador, entonces el Certificado de Recepción del inspector del Comprador, será reemplazado por un Certificado de Prueba, firmado por el inspector del Vendedor. La emisión del Certificado de Recepción o del Certificado de Prueba según se definió arriba, constituirá la recepción por el Comprador de la locomotora amparada por dicho certificado, con entendimiento, sin embargo, de que dicha recepción se considerará supeditada tan sólo a los resultados satisfactorios de la prueba a realizarse en Uruguay, a que se refiere el apartado "B" del presente artículo, y de que es final en todo otro respecto.

B. Seguidamente después de la llegada de cada locomotora en el Uruguay, el Comprador instalará la misma bajo la superintendencia y a satisfacción del Técnico del Vendedor. Dentro de los treinta (30) días subsiguientes, la locomotora se probará para esfuerzo de tracción y velocidad correspondiente. Dichas pruebas se llevarán a cabo en presencia y bajo la dirección del Técnico del Vendedor y todas las condiciones de prueba, incluyendo la fecha, serán sometidas a su aprobación. Todas las locomotoras se probarán en las mismas condiciones, con excepción de fecha, bajo las que se probó la primera locomotora. Si, en dichas condiciones, la locomotora desarrolla un esfuerzo de tracción y velocidad correspondiente tan favorables, por lo menos, como indica la curva Esfuerzo de Tracción - Velocidad incluída en la especificación, corregida para el peso actual sobre ruedas motrices debido a los trucks de 6 ruedas, el Comprador entonces dentro de las veinticuatro (24) horas de haberse completado la prueba, entregará al Vendedor un Certificado a este efecto, en triplicado, en formularios suministrados por el Vendedor. Si en dichas pruebas la locomotora no desarrolla el esfuerzo de tracción y velocidad correspondiente especificados, el Vendedor, dentro de un período de tiempo razonable, tomará las medidas correctivas que fueran

necesarias, o, si en la opinión del Vendedor, esto no fuera posible, o factible, el Vendedor, entonces, y tan pronto como sea razonablemente posible, reemplazará la locomotora por otra que cumpla los requisitos de esfuerzo de tracción-velocidad señalados en la especificación, corregida para el peso actual sobre ruedas motrices debido al truck de 6 ruedas.

C. La recepción de las locomotoras según se describe en este artículo no constituye la renuncia por parte del Comprador de sus derechos bajo el artículo IX del presente contrato, con respecto a las garantías en él establecidas, a excepción de la dada en el apartado "A" de dicho Artículo.

ARTICULO IX. — Garantías.

A. El Vendedor garantiza que el material estará construído de acuerdo con la especificación.

B. El Vendedor garantiza que el material estará exento de defectos de materiales y mano de obra.

C. Las obligaciones del Vendedor bajo las garantías expresadas en los apartados "A" y "B" del presente Artículo IX, estarán limitadas a la reparación o reposición (a opción del Vendedor) F.O.B. wagon Schenectady, N. Y., de cualquier parte del material que falle dentro de los 150.000 kilómetros (100.000 millas) en servicio o dentro de los quince (15) meses de la fecha de entrega en la fábrica (según sea lo que se produzca antes) debido a materiales o mano de obra defectuosa suministrados o ejecutados por el Vendedor y a condición de que dichos defectos sean traídos a conocimiento del vendedor para comprobación, tan pronto como hayan sido descubiertos.

El Vendedor no se hace responsable por los gastos de transporte e instalación. El Vendedor para dichas reposiciones, podrá, a su elección, emplear diseños más perfeccionados de las partes así repuestas. Esta garantía no se extenderá a ninguna pieza que haya sido alterada o reparada fuera de la fábrica del Vendedor, en forma tal que, a su juicio, haya afectado su resistencia, funcionamiento o seguridad, ni a cualquier defecto inexistente al tiempo de entrega, o que sea debido en todo o en parte a maltrato, negligencia o cualquier otra causa que uso normal y razonable.

D. Las garantías comprendidas en este Artículo IX reemplazarán cualquiera otra garantía excepto en lo que se refiere al título de propiedad.

E. La responsabilidad del Vendedor (excepto en lo que se refiere al título de propiedad) derivada de la venta o el uso del material por las garantías u otros conceptos, no excederán en ningún caso del costo de corregir defectos en el material, y a la expiración de dicho período de garantía, quedará terminada tal responsabilidad. Por ningún concepto podrá el Vendedor ser responsable por daños o perjuicios consecuenciales, especiales o indirectos.

ARTICULO X. — Devolución de Material Defectuoso.

Si cualquiera del material que haya sido debidamente instalado y que bajo adecuado uso y conservación normales, probara ser defectuoso en cuanto a materiales y mano de obra, y si el Vendedor dentro de un plazo razonable, no efectuara la reparación o reposición de dicho material defectuoso dentro del alcance de lo estipulado en el artículo IX del presente contrato, el Comprador, previa notificación por carta certificada, dada al Vendedor con treinta

(30) días de anticipación, puede devolver dicho material y rescindir el contrato con respecto al mismo, con el entendimiento de que si dicho material defectuoso representara más del cincuenta por ciento (50 %) en valor, del precio del contrato para todo el material, el Comprador puede, previa notificación dada al Vendedor por carta certificada con treinta (30) días de anticipación, devolver todo el material que haya sido entregado; rehusar de aceptar el material que quede por entregar, y rescindir este contrato en su totalidad. En dicho caso de rescisión de este contrato por el Comprador, el Vendedor le devolverá las sumas pagadas por cuenta del material defectuoso, y el Vendedor se responsabilizará ante el Comprador por las pérdidas y perjuicios (excepto perjuicios especiales, consecuenciales o indirectos) sufridos por el Comprador.

Cualquier parte del material devuelto por concepto de este artículo, será retirado de las vías del Comprador dentro de un plazo máximo de un (1) mes de tal devolución y almacenado a riesgo del Vendedor en un lugar y bajo las condiciones que se convinieren de común acuerdo entre ambas partes.

ARTICULO XI — Multas.

Si la entrega de cualquiera de las unidades del material se retrasare por otras causas que las referidas en el Artículo V de este contrato y que no estuvieren fuera del control razonable del Vendedor, el Comprador tendrá derecho a imponer al Vendedor una multa de un uno por ciento (1%) mensual del precio contractual de la unidad o unidades retrasadas, quedando entendido que la responsabilidad del Vendedor por concepto de este Artículo XI, no excederá, en caso alguno, del cinco por ciento (5%) del valor del material retrasado.

ARTICULO XII. — Rescisión del Contrato.

A. Si el Vendedor dejare de cumplir cualquiera de las condiciones que le impone este contrato y tal incumplimiento constituyere una ruptura substancial y material del mismo, el Comprador podrá rescindir este contrato. Específicamente, el Comprador podrá rescindir este contrato con respecto a cualquier unidad del material si tal material no estuviere listo para su embarque en la fábrica dentro de los siete (7) meses siguientes a la fecha establecida para la entrega del mismo, según se estipula en el Artículo IV de este Contrato, siempre que tal demora fuere resultado de otras causas que las referidas en el Artículo V de este contrato, y que no estuvieran fuera del control razonable del Vendedor. En el caso de resción del contrato por el Comprador, en virtud de lo estipulado en este Párrafo "A", el Vendedor responderá al Comprador de aquellos gastos y pérdidas (excepto daños consecuenciales, especiales o indirectos) sufridos por el Comprador como resultado del incumplimiento de sus obligaciones por parte del Vendedor.

B. Si el Comprador rescindiere este contrato no siendo tal rescisión de acuerdo con las estipulaciones del Artículo VI - B, Artículo X, o Apartado A del presente Artículo XII, el Comprador pagará al Vendedor los cargos de rescisión de contrato, calculados según la costumbre del Vendedor.

ARTICULO XIII. — Patentes.

El Vendedor defenderá, a sus propias expensas, al Comprador contra cualquier pleito o acción entablada contra éste como resultado de cualquier demanda de que el material o cualquier parte del mismo, constituye una in-

fracción de cualquier patente registrada en los Estados Unidos, o en la República Oriental del Uruguay, siempre que se le dé pronto aviso por escrito, autorización, datos y ayuda para su defensa, siendo por cuenta del Vendedor todos los daños y costas a que pudiera ser condenado el Comprador en dicho pleito o acción. En el caso de que en tal pleito se declarare que el material o cualquier parte del mismo constituye infracción y se prohibiere el uso del material o de parte del mismo, el Vendedor obtendrá, a sus propias expensas, el derecho para que el Comprador pueda continuar usando el material o parte del mismo; lo reemplazará por otro que no constituya infracción; lo modificará de modo que no constituya infracción; o retirará el material y reintegrará el precio de compra y los gastos de transporte e instalación del mismo. Lo que precede representa toda la responsabilidad del Vendedor por concepto de infracción de patentes por el material o parte del mismo.

ARTICULO XIV. — Embarque Oceánico.

Si el comprador pidiere al Vendedor que haga los trámites necesarios para embarque oceánico y el Vendedor consintiere en ello, éste actuará por cuenta y en representación del primero, y en cada caso asegurará el material contra riesgo marítimo, y si así lo solicitare el Comprador, contra riesgo de guerra. Todos los derechos, gastos y costos, inclusive el de preparar las facturas consulares, serán pagados por el Comprador y, a petición del Vendedor, el Comprador abrirá cartas de crédito irrevocables y confirmadas satisfactorias al Vendedor, mediante las cuales podrá efectuarse el pago de tales gastos. A menos que el Comprador le diere instrucciones específicas, el Vendedor hará las declaraciones consulares según su buen juicio, pero sin hacerse responsable de multas u otros cargos debidos a declaraciones erróneas o incorrectas.

ARTICULO XV. — Notificaciones.

Los avisos y otras comunicaciones del Comprador al Vendedor se considerarán legalmente dadas siempre que sean transmitidas por escrito, o por telegrama, cablegrama, o radiograma dirigidos a la Oficina del Vendedor situada en 30 Church Street, New York, 8, N. Y., Estados Unidos de América, o la General Eléctric Sociedad Anónima, situada en calle Defensa número 1926, Montevideo, República Oriental del Uruguay, y los avisos y otras comunicaciones del Vendedor al Comprador se considerarán legalmente dados siempre que se transmitan por escrito, o por telegrama, cablegrama o radiograma, dirigidos al Comprador, calle La Paz Nº 1095, Montevideo, República Oriental del Uruguay.

ARTICULO XVI. — Arbitraje.

Ambas partes acuerdan procurar de buena fe la solución de cualquier controversia o reclamación que surja de, o se relacione con este contrato, por medio de arbitraje. Para el caso se designarán dos árbitros, uno por cada parte, los que a su vez elegirán a un tercero. Los árbitros, una vez designados, establecerán por unanimidad o mayoría el procedimiento a seguir para laudar. En el caso de no acordarse el procedimiento a seguir, dentro de los diez días de constituído el Tribunal Arbitral, el arbitraje se llevará a cabo siguiendo las reglas de procedimiento establecidas por la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, excepto en lo relativo a la designación de árbitros. Cualquier decisión dada bajo arbitraje ya sea por todos o la mayoría de los árbitros, sólo podrá ser ejecutada ante los Tribunales Judiciales de la República Oriental del Uruguay.

Cuando una de las partes no estuviera de acuerdo en dirimir por arbitraje cualquer controversia o reclamación, ella deberá someterse a los Tribunales Judiciales antes referidos y ser resuelta de conformidad con las leyes uruguayas.

ARTICULO XVII. — Totalidad del Convenio y Enmiendas.

Este contrato constituye la totalidad del convenio suscrito entre el Comprador y Vendedor con respeto a la venta y compra del material y sustituye y deja sin efecto cualesquiera otras negociaciones, obligaciones, compromisos, propuestas y/o escritos anteriores y contrato ad-referendum firmado en la Ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América con fecha 25 de Agosto próximo pasado, con respecto a la presente adquisición. Este contrato no podrá ser modificado en ninguna forma excepto mediante instrumento firmado por los representantes del Comprador y del Vendedor debidamente autorizados.

Y para que conste se suscribe este contrato en inglés y en español, en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, por las partes en la fecha ut-supra. — Fdo.: BATLLE BERRES. — J. AQUISTAPACE. — E. ELENA.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Resolución. Se rebajan las tarifas ferroviarias para las mercaderías que las Cooperativas de Funcionarios del Estado, con sede en Montevideo, envíen al interior.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 23 de Octubre de 1950.

Manifestando la Administración del Ferrocarril Central en la precedente nota:

A) Que en diversas oportunidades el Organismo ha recibido gestiones de distintas Cooperativas de Funcionarios de Institutos del Estado, solicitando rebaja de tarifas para el transporte de mercadería de consumo procedentes de las casas Centrales en Montevideo.

B) Que, por la clase de artículos enviados, el trasporte debería realizarse con la preferencia de una encomienda, pero con esa tarifa se anula la ventaja, que el cooperativismo pueda ofrecer, despachándolo como carga se obtiene una tarifa adecuada, pero la entrega y despacho y la llegada a destino insume mucho tiempo.

C.) Que, en consecuencia considera que podría cotizarse a dichas cooperativas una tarifa que guardara relación más directa con la naturaleza del transporte y finalidad del usuario, a cuyo efecto propone las que se indican en el cuadro que luce a fojas 1 vta. y 2 de estos antecedentes, cuyas cifras representan rebajas que oscilan entre un 33 y un 68 % para distancias de 100 a 800 kilómetros respectivamente, solicitando al mismo tiempo, autorización para establecerlas en todas sus líneas.

El Presidente de la República

RESUELVE:

Autorizar a la Administración del Ferrocarril Central para establecer en todas sus líneas, las tarifas que se detallan a continuación:

De Central a Estaciones:	Base Ton - Kilómetro
San José	0.142
Durazno	0.117
Tacuarembó	0.142
Rivera	0.097
Melo	0.103
Treinta y Tres	0.106
Young	0.102
Fray Bentos	0.099
Paysandú	0.102
Salto	0.098
Cuareim	0.094
Artigas	0.093

Para el transporte de mercaderías de consumo procedentes de las cooperativas de funcionarios de Institutos del Estado con sede en Montevideo.

Comuníquese, publíquese y pase a la Administración de Ferrocarril Central, a sus efectos. — BATLLE BERRES. — JOSE A. ACQUISTAPACE.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.

Resolución. Se establece un plazo para que los causahabientes de funcionarios del Ferrocarril Central, fallecidos dentro de determinado lapso, reclamen derechos que puedan corresponderles por la ley 9.726.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 5 de diciembre de 1950.

Vistos estos antecedentes, relacionados con la consulta formulada por la Administración del Ferrocarril Central en la que plantea la situación de los causahabientes de los funcionarios de ese Instituto, fallecidos con posterioridad al 31 de diciembre de 1948, frente a las disposiciones relativas al beneficio del subsidio que otorga la ley 9.726 de 20 de noviembre de 1937, y los artículos pertinentes de la ley Nº 9.940, de 2 de Julio de 1940, en lo que se refiere a la caducidad de los derechos a tal beneficio, cuando aquellos no hubieran sido ejercitados dentro del plazo determinado, es decir, dentro de los 90 días contados a partir del deceso del causante.

Considerando: 1º) Que es indudable que la situación planteada es especialísima por cuanto configura una situación de hecho que la ley no prevee derivada de acuerdo con la nota de la citada Administración, por la situación de incertidumbre que enfrentó a los citados causahabientes. Y esa duda parece, según lo que surge del contexto de la aludida nota, se suscitó también a las autoridades de la Institución, pues no otra cosa significaría la consulta formulada al Ministerio de Obras Públicas en el caso del ex - operario Angel Simón, resuelta favorablemente con fecha 17 de octubre de 1949.

2º) Que surge claramente que los interesados estaban en la incompati-

bilidad, —por lo menos las dificultades eran muchas— para reclamar a tiempo sus derechos.

Atento a lo informado por la Contaduría General de la Nación y el señor Asesor Letrado.

El Presidente de la República,

RESUELVE:

Establecer — por razones de equidad y como única excepción — un plazo de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de esta resolución para que todos aquellos familiares de los funcionarios de la Administración General del Ferrocarril Central fallecidos entre el 31 de dicembre de 1948 y el 17 de octubre de 1949, se presenten a deducir sus derechos ajustados a los preceptos de la ley Nº 9.726, de 20 de noviembre de 1937.

Comuníquese, publíquese. — BATLLE BERRES. — JOSE A. ACQUISTAPACE.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.

Montevideo, diciembre 5 de 1950.

Visto que el llamado a licitación pública C. M. 53 efectuado por la Administración del Ferrocarril Central para la adquisición de siete trenes de coches motor triples, se presentaron los siguientes proponentes:

Número 1, Suney S. A.; Nº 2 South American Technical S. A.; Nº 3 Atlantic Commercial Lloyd; Nº 4 Financiera Shaw y Cía S. A.; Nº 5 Enrique Abal; Nº 6 Compañía Holandesa para América del Sur (Uruguay); Nº 7 Leon Mommaerts; Nº 8 Castro Romay Ltda.; Nº 9 Ernesto Quincke S. A.; Nº 10 Bromberg y Cía S. A.; Nº 11 Automotora Uruguaya S. A.; Nº 12 Carlos Mezzera y Cía.; Nº 13 Briten (Uruguay) S. R. L.; Nº 14 Montan Export Ltd.; Nº 15 Liprandi De Boni y Scholberg; Nº 16 Maraffi Ltda.; Nº 17 Elmi Ltda Cía. Comercial e Industria S. R. L.; Nº 18 Antonio Sciarra; Nº 19 Cía. de Coches Motores Sistema Ganz Metropolitan Ltda. por un material de procedencia inglesa y Nº 20 Compañía de Coches Motores Sistema Ganz Metropolitan Ltda. por material de procedencia Húngara.

Manifestando la referida Administración en estos obrados:

a) Que las ofertas arriba indicadas fueron sometidas al estudio comparativo de una comisión emanada de su Comisión de Adquisiciones permanente, la cual, teniendo en cuenta conjuntamente, condiciones de calidad y precio, hace resaltar la conveniencia de la oferta Nº 10 de la firma Bromberg y Cía. S.A. en representación de Simmering-Graz-Pauker A. G. de Viena (Austria) en virtud de ser la más baja en precio C.I.F. Montevideo;

b) **Que** aún, cuando existen otras ofertas de calidad superior a la mencionada, estima que dichas diferencias de calidad no justifican las diferencias de precios cotizadas;

c) **Que,** teniendo en cuenta la importancia de la compra a efectuarse el Sr. Administrador General ha visitado los establecimientos de la mencionada firma, obteniendo información directa de los técnicos de los ferrocarriles austriacos que utilizan el material ofrecido, habiendo llegado a conclusiones similares a las de la Comisión de Adquisiciones, por lo que aconseja

se proceda a la aceptación de la oferta en cuestión, cuyo importe asciende a la suma de U$S 1.400.940.00 en la forma que detalla a fojas 18 y 18 vta. de estos antecedentes, debiendo agregarse a dicha suma la de U$S 84.056.40 para adquirir un lote de repuestos que se estima conveniente y $ 250.000,00 para atender el importe de los fletes de dicho material;

d) **Que** la suma de $ 3.071.493,16, importe total en moneda uruguaya de la adquisición de que se trata podría obtenerse incluyendo en los presupuestos correspondientes en el rubro de "Renovación de Materiales" las siguientes partidas: 40% del monto total en el presupuesto del año 1951, 40% en el presupuesto del año 1952 y 20% en el presupuesto del año 1953.

e) **Que,** de acuerdo con lo establecido en la propuesta mencionada, los precios cotizados en dólares estadounidenses podrían ser pagados en libras esterlinas, mediante depósito a efectuarse en Londres, debiendo hacerse la conversión de los dólares en libras, de acuerdo con la paridad oficial de las dos monedas en el día del vencimiento respectivo.

Atento a que el Tribunal de Cuentas de la República ha emitido opinión favorable con respecto a la adquisición mencionada y ha otorgado, en consecuencia, el "Visto y Registro" al contrato que se celebre a dicho efecto, el que deberá ser sometido a su consideración:

El Presidente de la República:

RESUELVE:

Aceptar la propuesta de la firma Bromberg y Cía. S. A. en representación de la firma Simmering Graz Pauker A. G. de Viena (Austria) para el suministro a la Administración del Ferrocarril Central del siguiente material rodante:

7 (siete) coches automotriz Diesel "A" prontos para funcionar	U$S	574.560.00
7 (siete) coches automotriz Diesel "C"	U$S	583.380.00
5 (cinco) coches remolque "B" prontos para funcionar	U$S	178.200.00
2 (dos) coches remolque "D" prontos para funcionar	U$S	64.800.00
Total Fob. puerto Europeo	U$S	1.400.940.00

Autorizar a la Administración del Ferrocarril Central para adquirir de la firma arriba mencionada, un lote de repuestos para los coches que se adquieren, por la suma de U$S 84.056.40 (ochenta y cuatro mil cincuenta y seis dólares con cuarenta centavos), como asimismo, para invertir la suma de $ 250.000.00 (doscientos cincuenta mil pesos) en el pago de los fletes del Material de que se trata.

La suma total de $ 3.071.493,16 (tres millones setenta y un mil cuatrocientos noventa y tres pesos con diez y seis centésimos) en moneda uruguaya se atenderá con cargo a los Proventos de la Administración del Ferrocarril Central, quedando ésta facultada para incluír a dicho efecto en los presupuestos correspondientes, en el rubro "Renovación de Material Rodante", las siguientes partidas: 40% (cuarenta por ciento) del Monto total en el presupuesto del año 1951; 40% (cuarenta por ciento) en el presupuesto del año 1952 y 20% (veinte por ciento) en el presupuesto del año 1953.

La conversión de los dólares en libras esterlinas se hará de acuerdo con la paridad oficial de las dos monedas en el día del vencimiento respectivo, pudiendo la Administración del Ferrocarril Central optar por la moneda que crea más conveniente en el momento del pago.

Comuníquese y vuelva a la Administración del Ferrocarril Central a sus efectos. — BATLLE BERRES. — J. A. ACQUISTAPACE.

CONTRATO DE COMPRA Y VENTA

El Ingeniero Agustín Maggi, en su carácter de Administrador General del Ferrocarril Central del Uruguay, según decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 31 de enero de 1949 y la Compañía Holandesa para América del Sud (Uruguay) Ltda. en representación de los Sres. N. V. Allan y Co's Koninklijke Fabrieken Van Meubelen en Spoorweg - materieel - Rotterdam lo que justifica con la carta poder que pone de manifiesto, otorgada a su favor en Rotterdam el día treinta de enero de 1951, por ante el Escribano J. H. Lambert e inscripto en el Registro Gral. de Poderes el día 16 de febrero de 1951 con el Nº 39 al folio 110 vto. Libro 254, dando cumplimiento a lo establecido en la propuesta de fecha 8 de enero de 1951 sobre venta de 16 vagones de pasajeros, con las modificaciones posteriormente introducidas y aceptadas de acuerdo con el escrito de la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay al Ministerio de Obras Públicas solicitando autorización para adquirir en compra directa dicho material, y resolución conforme del Consejo de Ministros adoptada en sesión celebrada con fecha 25 de enero de 1951 han determinado formalizar el contrato consensual, que emana del expediente respectivo, que lleva el Nº 218/950 del Ministerio de Obras Públicas, el que celebran sobre las bases y condiciones siguientes:

"1.—**Compradores:** Ferrocarril Central del Uruguay, con domicilio legal en la calle La Paz Nº 1095, Montevideo.

2.—**Vendedores:** Compañía Holandesa para América del Sud (Uruguay) Ltda., con domicilio legal en la calle Misiones 1475-5º piso, Montevideo, en representación y por cuenta de los Sres. N. V. Allan & Co's Koninklijke Fabricken Van Meubelen en Spoorweg-materieel.

3.—**Fabricantes:** N. V. Allan & Co's Koninklijke Nederlandsche Fabrieken Van Meubelen en Spoorweg-materieel-Rotterdam.

4.—**Material:** Diez y seis vagones para pasajeros según la descripción técnica dada en las páginas 10, 11 y 12 de la oferta del 27/28 de octubre de 1950 de los Sres. "Allan' Rotterdam, y de acuerdo con las aclaraciones y/o modificaciones resultantes de la correspondencia cambiada posteriormente.

5.—**Precio:** El precio convenido para los 16 vagones se eleva a dos millones cuatrocientos ochenta mil florines holandeses menos el dos y medio por ciento, quiere decir, neto dos millones cuatrocientos diez y ocho mil florines, para el material entregado FOB puerto holandés.

6.—**Pago:** El pago se efectuará en veinte cuotas mensuales iguales, quiere decir de ciento veinta mil novecientos florines por mes. El primer pago a efectuarse en el día de la firma del contrarto, y cada pago subsiguiente en el mismo día de cada uno de los 19 meses siguientes. Los pagos se harán mediante remesas bancarias telegráficas a favor de la cuenta de los fabricantes en el N. V. Amsterdamsche Bank, Rotterdam, hasta la fecha de la

apertura del crédito irrevocable a favor de los fabricantes, después de cuya apertura los beneficiarios librarán cada mes una letra a la vista por igual importe contra los compradores. Si, —una vez entregado una parte o la totalidad del material contratado—, circunstancias fuera del Control del Ferrocarril Central del Uruguay, o de los fabricantes, imposibilitaran remesas de florines a Holanda, los pagos remanentes serán efectuados en pesos uruguayos, en Montevideo, a favor de los mismos fabricantes a base de un peso por cada dos florines. Los pagos se suspenderán en el caso y mientras haya atraso en la entrega de los vagones según los plazos establecidos en la cláusula siguiente. Esa suspensión no alcanza a lo adeudado por el Comprador por material ya recibido.

7.—**Entrega:** Sujeto a causas de fuerza mayor los fabricantes se comprometen a entregar el primer coche a los ocho meses; el primer juego de cuatro coches dentro de diez meses; y otros juegos de cuatro coches a los once, doce y trece meses; contándose todos los períodos desde la fecha de la firma del contrato y de la fecha de recibirse la primera remesa de fl. 120.900. El atraso en cualquiera de las entregas por más de seis meses, sea cual sea la causa que lo motivare, dará derecho al comprador a rescindir este contrato, con obligación por parte del fabricante de devolver las sumas que hubiera recibido por material no entregado.

8.—**Garantías mutuas:** A) a favor de los compradores: El N. V. Amsterdamsche Bank, Rotterdam, garantizará los pagos adelantados a las entregas por la totalidad del saldo que hubiera entre el valor de los pagos efectuados, y el valor en menos del material entregado según texto adjunto. B) a favor de los fabricantes: Los compradores abrirán una carta de crédito irrevocable, divisible transferible y confirmada a favor de los Sres. Allan & Co's Koninklijke Nederlandsche Fabrieken Van Meubelen en Spoorweg-materieel, en Rotterdam, por el total de pagos que queden por efectuarse en el momento que la primera parte del material contratado esté pronta para ser embarcada.

Esta carta de crédito debe ser abierta en Rotterdam en el N. V. Amsterdamsche Bank, antes del embarque de ese material y será pagadera en las fechas y por las sumas mensuales estipuladas bajo "Pago". Los gastos bancarios, en exceso del dos por ciento, que se originen en la apertura y liquidación de esta carta de crédito, serán por cuenta de los fabricantes.

Los compradores se obligan a levantar las letras giradas a su primera presentación por el Banco República.

9.—**Recepción:** La recepción definitiva del material por parte de los compradores tendrá lugar en Holanda previo embarque y dentro de los 30 días del aviso correspondiente de los fabricantes. A ese efecto los compradores destacarán su representante con plenos poderes, u otorgarán la autorización necesaria a una entidad o persona en Holanda.

10.—**Flete:** Los fletes serán contratados y pagados por el Comprador, el cual se compromete a solicitar cotizaciones y condiciones a la firma Jacobson Van Der Berg & Co. Eso no obstante el Comprador quedará en libertad completa para adjudicar el Contrato de fletamento a quien considere más conveniente.

11.—**Seguro:** Los seguros marítimos y de guerra serán contratados por los compradores y cubrirán todos los riesgos desde el momento de la entrega del material en poder de la compañía naviera.

Se tendrán como domicilios legales a todos los efectos de este contrato, el de la Estación Central del Ferrocarril, calle La Paz Nº 1095, con respecto al Ferrocarril Central del Uruguay y el de la casa calle Misiones Nº 1475, 5º piso, con respecto a los vendedores y cualquier conflicto relacionado con el cumplimiento de este Contrato deberá ser sometido a la jurisdicción del Juez competente de Montevideo.

A la estabilidad y cumplimiento de las bases y condiciones que anteceden, se obligan en forma legal.

Leído y ratificado el presente contrato lo firman las partes contratantes en dos ejemplares de un mismo tenor, en la ciudad de Montevideo, capital de la República Oriental del Uruguay a los veintiocho días del mes de febrero de mil novecientos cincuenta y uno. — (Fdo.) **Ing. Agustín Maggi. — Rodolfo Pablo María Van Der Maesen de Sombreff. — Richard McCall.**

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Montevideo, Enero 25 de 1951.

HABIENDOSE dispuesto por resolución del Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros de fecha 17 de Agosto de 1950 autorizar a la Administración del Ferrocarril Central para adquirir directamente, previo pedido de precios, seis coches para pasajeros, por un monto de $ 600.000.00.

VISTO que al pedido de precios formulado por la referida Administración se presentaron las siguientes propuestas:
Nº 1 de N. V. Allan and Co. de Holanda; presentada por Compañía Holandesa para América del Sur (Uruguay) Ltda.; Nº 2 de Simmering Graz Pauker A. G. de Austria; Nº 3 de Ferrostaal - Alemania; Nº 4 Societa Italiana Ernesto Breda-Itala; Nº 5 Automotora Uruguaya S. A. en representación de Fiat S.P.A. de Turín-Italia; Nº 6 de H. Fuchs, Waggonofabrik A. G. Heidelberg; Nº 7 Pullman Standard Car Manufacturing Co.; Nº 8 Kreglinger Ltda., Alemania; Nº 9 Kawasaki Rolling Stock Manufacturing Co., Japón y Nº 10 Mercantil Uruguaya, Japón.

RESULTANDO de lo informado por la Administración del Ferrocarril Central en las presentes actuaciones:

a) que estudiadas las ofertas presentadas, considera la más conveniente para los intereses del Estado, la de la Compañía Holandesa para América del Sur por material fabricado por N. V. Allan and Co. de Rotterdam, Holanda, quienes cotizan U$S 163.157.00 por cada tren de cuatro salones;

b) que aún cuando el precio cotizado por tren de cuatro salones no es el más bajo, hace presente que las ofertas 7 y 8 y las de origen japonés, algunas de las cuales tienen precio más bajo FOB no cotizan trenes de la composición requerida, sino simplemente salones de pasajeros de construcción más o menos Standard;

c) que entre las ofertas en condiciones de comodidad comparables únicamente la de Simmering Graz Pauker aventaja a la oferta de Cía. Holandesa para América del Sur en precio (U$S 150.750 contra U$S 163.157 por tren de cuatro coches) pero además de ser mayor la capacidad ofrecida por la oferta Allan, lo que resulta en un precio inferior por pasajero (U$S 516, para la oferta Simmering) la primera presenta mútiples ventajas técnicas, de las cuales, una de las principales es la provisión de

cojinetes de rodillos para todos los ejes, circunstancia en que incluso cubre esa diferencia de precio global cotizado;

d) que siendo notoria la dificultad en que se desarrolla el servicio de transporte de pasajeros, debido a la falta de material adecuado que permita brindar un buen servicio acorde con el constante crecimiento de las necesidades del público viajero, estima conveniente que se modifique la resolución de 17 de agosto de 1950 en cuanto al número de salones a adquirirse, aconsejando que la misma sea de diez y seis salones en lugar de los seis licitados y que se efectúe por compra directa a la Compañía Holandesa para América del Sur (Uruguay) Ltda. en representación y por cuenta de los señores N. V. Allan & Co's Koninklijke Nederlandsche Fabrieken Van Meubelen en Spoorwek-materieel, Rotterdam, de acuerdo a la descripción técnica especificada en las páginas 10, 11 y 12 de la oferta de los Sres. Allan de Rotterdam, al precio neto de dos millones cuatrocientos dieciocho mil florines Holandeses, para el material entregado FOB puerto holandés, en las condiciones establecidas en fojas 8, 9 y 10 del precedente informe de la Administración del Ferrocarril Central.

ATENTO a lo establecido por el inciso D) del Art. 1º de la Ley de 31 de diciembre de 1935,

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA EN ACUERDO DE CONSEJO DE MINISTROS, RESUELVE:

MODIFICAR la segunda parte de la resolución de fecha 17 de agosto de 1950, que autoriza a la Administración del Ferrocarril Central para adquirir directamente seis salones de pasajeros debiendo entenderse que la misma es por dieciseis salones.

RECHAZAR las propuestas presentadas al pedido de precios formulado por la referida Administración y cuyo detalle figura a fojas 5 vta. y 6 de estos antecedentes, y,

AUTORIZAR a la Administración del Ferrocarril Central para adquirir directamente a la Compañía Holandesa para América del Sur (Uruguay) Ltda., en representación y por cuenta de los Sres. N. V. Allan & Co's Koninklijke Nederlandsche Fabrieken van Meubelen en Spoorweg-materieel Rotterdam, cuatro trenes de cuatro salones de pasajeros cada uno, de acuerdo a las bases especificadas a fojas 7 vta. 8, 9 y 10 del presente expedientillo y cuyo importe asciende al precio neto de dos millones cuatrocientos dieciocho mil florines holandeses, para el material entregado FOB puerto holandés.

La adquisición de que se trata será atendida con los recursos propios del referido Instituto, haciéndose las reservas correspondientes en las partidas para renovación de material rodante en los presupuestos para los años 1951 y 1952 en los que también se incluirían los fletes que se estiman en $ 160.000.00.

VUELVA a la Administración del Ferrocarril Central a sus efectos. — Fdo.) BATLLE BERRES. — JOSE ACQUISTAPACE.

CONTRATO DE COMPRA-VENTA

El señor AGUSTIN MAGGI, en su carácter de Administrador General del Instituto del Estado denominado FERROCARRIL CENTRAL DEL URU-

GUAY, con asiento principal en esta ciudad, calle La Paz número 1095 (mil noventa y cinco), cuya representación ejerce en mérito al Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 31 (treinta y uno) de enero de 1949 (mil novecientos cuarenta y nueve), y la firma social "SIMMERING GRAZ PAUKER A .G." de Viena, Austria, representada en esta contratación por "BROMBERG Y CIA. S. A." según carta poder agregada al expediente, inscripta en el Registro General de Poderes con el Nº 407 (cuatrocientos siete) al folio 1221 (mil doscientos veintiuno) del Libro 246 (doscientos cuarenta y seis), con domicilio en esta ciudad, calle Ciudadela número 1555 (mil quinientos cincuenta y cinco) al 1591 (mil quinientos noventa y uno), a la cual a su vez representan en este acto los señores Jorge Sturzeneger y Carlos Eymer en su carácter de Miembro del Directorio y Apoderado General, respectivamente, cuya representación justifican ejercer, el primero de los nombrados, en mérito a lo resuelto en la reunión de la Asamblea realizada el 17 (diez y siete) de marzo del corriente año (Acta número 2 (dos), folio 7 (siete) del Libro de Actas de Asambleas) y el segundo, con el poder general amplio, que le fué otorgado por el Presidente y Secretario de la citada sociedad, el día 30 (treinta) de noviembre de 1948 (mil novecientos cuarenta y ocho), ante la Escribana María Aurelia Farachio de Kelly, cuyo poder fué inscripto en el Registro General de Poderes el día 4 (cuatro) de diciembre de 1948 (mil novecientos cuarenta y ocho) con el número 1030 (mil treinta) al folio 1106 (mil ciento seis) del Libro 228 (doscientos veintiocho) y está vigente según certificado expedido con fecha de hoy por el citado Registro; dando cumplimiento a lo estatuído en el artículo 15º (décimo quinto) del pliego de condiciones de fecha 16 (dieciseis) de mayo de 1950 (mil novecientos cincuenta) número C. M. 53 (cincuenta y tres) formulado por la Administración del Instituto, respecto a la adquisición de 7 (siete) TRENES DE COCHES MOTOR TRIPLES Y LOTE DE REPUESTOS y teniendo en cuenta la aprobación por parte del Tribunal de Cuentas de la República, de fecha 14 (catorce) de noviembre próximo pasado y resolución del Poder Ejecutivo, de fecha 5 (cinco) del corriente mes, han determinado formalizar el contrato consensual, que emana del expediente respectivo, el que lleva el número 1852 (mil ochocientos cincuenta y dos), año 1950 (mil novecientos cincuenta) del Ministerio de Obras Públicas, cuyo contrato celebran sobre las bases y condiciones siguientes:

PRIMERA: Las partes contratantes aceptan, en un todo, los derechos y obligaciones que recíprocamente se conceden e imponen y que resultan del pliego de condiciones del Instituto; propuesta presentada por la firma "Simmering Graz Pauker" la que fué rubricada en todas sus fojas el día señalado para su apertura; carta de la citada Sociedad, de fecha 14 (catorce) de setiembre de 1950 (mil novecientos cincuenta); carta explicativa y planilla acompañada, de la Sociedad mandataria, de fecha 20 (veinte) de octubre de 1950 (mil novecientos cincuenta), presentadas con posterioridad a la apertura de la licitación y en la que se declaran y puntualizan los términos de la oferta original; informe de la Oficina Técnica del Instituto y aceptación de la firma vendedora, según diligencia de fecha 5 (cinco) de diciembre ppdo. y otras actuaciones que forman el expediente respectivo y que las partes dan por reproducidas en el presente considerándolas como parte integrante de este contrato.

SEGUNDA: En consecuencia la firma "Simmering Graz Pauker A. G." conviene en vender y el Instituto del Estado denominado Ferrocarril Central del Uruguay en comprar: a) siete (7) coches automotriz Diesel "A" por el precio de quinientos setenta y cuatro mil quinientos sesenta dólares (U$S

574.560.00); b) siete (7) coches automotriz Diesel "C" por el precio de quinientos ochenta y tres mil trescientos ochenta dólares (U$S 583.380.00); c) cinco (5) coches remolque "B" por el precio de ciento setenta y ocho mil doscientos dólares (U$S 178.200.00); d) dos (2) coches remolque "D" por el precio de sesenta y cuatro mil ochocientos dólares (U$S 64.800.00); y e) un lote de repuestos por el precio de ochenta y cuatro mil cincuenta y seis dólares (U$S 84.056.00). El importe total de la operación asciende a un millón cuatrocientos ochenta y cuatro mil novecientos noventa y seis dólares cuarenta centésimos (U$S 1.484.996.40).

TERCERA: A efecto de aclarar debidamente la forma de entregas y pagos, queda establecido, que unas y otros se realizarán en la forma y condiciones siguientes: La entrega del primer convoy se efectuará dentro de los 15 (quince) meses siguientes al 5 (cinco) de diciembre de 1950 (mil novecientos cincuenta); el segundo a los 16 (diez y seis) meses; el tercero a los 17 diez y siete meses; el cuarto y quinto a los 18 (diez y ocho) meses y el sexto y séptimo a los 19 (diez y nueve) meses. Los pagos se verificarán el 80 % (ochenta por ciento) contra la presentación de los documentos de embarque; el 10 % (diez por ciento) 6 (seis) meses después de la aceptación provisional, y el 10 % (diez por ciento) restante 6 (seis) meses después de la aceptación definitiva. Queda convenido que si el pago de algunas de las cuotas de 10 % (diez por ciento) referidas correspondiere efectuarlo antes del 1º (primero) de enero de 1953 (mil novecientos cincuenta y tres), ese pago será no obstante exigible recién después de dicha fecha del 1º (primero) de enero de 1953 (mil novecientos cincuenta y tres). Los repuestos se proveerán de acuerdo con los precios unitarios establecidos en la propuesta del Vendedor, a elección del Comprador y serán pagados contra entrega de los respectivos documentos de embarque.

CUARTA: Los pagos a que se refiere la cláusula precedente se verificarán en dólares de libre disposición o libras esterlinas a opción de la Administración del Ferrocarril Central del Uruguay.

En el caso de realizarse los pagos en libras esterlinas, es de cuenta de la firma Vendedora el obtener su liberación o transferencia a cuenta austríaca ante el Banco de Inglaterra.

Si los pagos se efectúan en dólares de libre disposición el Comprador tendrá derecho a retener, a su beneficio, el 3 % (tres por ciento) de los importes respectivos.

QUINTA: Se tendrá como domicilio legal a los efectos de este contrato. los que ya se han establecido para el Instituto y la Sociedad Anónima Bromberg y Cía.

SEXTA: A la estabilidad y cumplimiento de las bases y condiciones que se dejan establecidas, se obligan las partes en forma legal.

Leído y ratificado el presente contrato, lo firman los contratantes en dos ejemplares de un mismo tenor, uno para cada parte, en la Ciudad de Montevideo, Capital de la República Oriental del Uruguay a los 12 (doce) días del mes de enero de 1951 (mil novecientos cincuenta y uno), digo a los 19 (diez y nueve) días del mes de enero de 1951 (mil novecientos cincuenta y uno). — (Fdo.) Ing. AGUSTIN MAGGI. — JORGE STURZENEGER. — CARLOS EYMER.

FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

INFORME SOBRE EL BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 1950 Y LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LA EXPLOTACION DURANTE EL PERIODO

Enero 1º de 1950 al 31 de diciembre de 1950

Cúmpleme elevar el Balance del Organismo al 31 de diciembre de 1950; junto con detalles de la Explotación realizada desde el 1º de enero de 1950 hasta dicha fecha.

RESULTADOS DE EXPLOTACION

	1949	1950	Diferencia		
	$	$		$	%
Entradas por tráficos	21.218.557	22.163.389	+	944.832	4
Subvención de Rentas Generales	3.101.381	5.508.842	+	2.407.461	78
TOTAL	24.319.938	27.672.231	+	3.352.293	14
Gastos de Explotación	22.940.415	26.152.347	+	3.211.932	14
Resultados de Explotación					
SUPERAVIT	1.379.523	1.519.884	+	140.361	10
Gastos de Renovación	1.373.359	1.590.020	+	216.661	16
DEFICIT	——	70.136	—	76.300	—
SUPERAVIT	6.164	——		——	—

ENTRADAS

	1949	1950	Diferencia		
	$	$		$	%
Pasajeros	5.213.219	5.957.472	+	744.253	14
Encomiendas	597.231	641.953	+	44.722	7
Equipajes	17.496	20.331	+	2.835	16
Leche y Crema	116.269	140.290	+	24.021	21
Cargas	9.478.644	9.411.247	—	67.397	1
Animales	5.293.428	5.239.625	—	53.803	1
Telégrafo	36.164	42.414	+	6.250	17
Muellaje	2.493	2.610	+	117	5
Alquiler Tren Rodante	45.167	44.961	—	206	—
Varios	418.446	662.486	+	244.040	58
TOTAL	21.218.557	22.163.389	+	944.832	4

Las entradas por los últimos 5 años se comparan como sigue:

Año	Pasajeros	Carga	Hacienda	Varios	Total
	$	$	$	$	$
1946	3.866.833	10.102.922	3.120.230	1.043.181	18.133.166
1947	4.122.507	8.603.150	2.643.226	952.387	16.321.270
1948	4.491.825	9.343.460	3.067.408	996.384	17.899.077
1949	5.213.219	9.478.644	5.293.428	1.233.266	21.218.557
1950	5.957.472	9.411.247	5.239.625	1.555.045	22.163.389

TRAFICO DE PASAJEROS

Estadística del Tráfico de Pasajeros

		1949	1950		Diferencia	%
1. Entradas por Pasajeros						
1ª clase	$	2.411.716	2.804.219	+	392.503	16
2ª clase	"	2.801.503	3.153.253	+	351.750	13
	$	5.213.219	5.957.472	+	744.253	14
2. Viajes de Pasajeros .	Nº	7.093.463	8.057.985	+	964.522	14
3. Kilómetros de pasajeros	"	323.349.130	393.919.764	+	70.570.634	22
4. Promedio kilómetros por pasajero	Kil.	45,58	48,89	+	3,31	7
5. Promedio Entradas por Kil. de pasajeros .	$	0,016	0,015	—	0,001	6
6. Promedio Nº de Pasajero por coche	Nº	24,24	27,44	+	3,20	13
7. Promedio de Entradas por viaje de pasajero	$	0,73	0,74	+	0,01	1
8. Kilómetros coches Pasajeros	Nº	9.928.922	10.994.956	+	1.066.034	11
9. Kilómetros coches motores	"	3.458.341	3.406.346	—	51.995	2

ENCOMIENDAS Y EXCESO EQUIPAJE

Este tráfico demuestra un aumento de 698 toneladas o 3 % y en las entradas un aumento de $ 47.557 u 8 %:

		1949	1950		Diferencia	%
1. Entradas	$	614.727	662.284	+	47.557	8
2. Toneladas	Tons.	20.783	21.481	+	698	3
3. Toneladas - kilómetros	Nº	3.985.734	4.138.560	+	152.826	4
4. Promedio arrastre .	Kms.	191,78	192,66	+	0,88	—
5. Entradas por toneladas - kilómetros .	$	0,154	0,160	+	0,06	4

LECHE Y CREMA

Hay un aumento de **$ 24.021** en las entradas y de 1.902 en tonelaje:

			1949	1950		Diferencia	%
1.	Entradas	$	116.269	140.290	+	24.021	21
2.	Tonelaje	Tons.	15.506	17.408	+	1.902	12
3.	Toneladas - kilómetros	Nº	1.457.277	1.723.904	+	266.627	18
4.	Promedio arrastre .	Kms.	93,98	99,03	+	5,05	5
5.	Entradas por toneladas - kilómetros ..	$	0,080	0.081	+	0.001	1

CARGAS

Estadística del Tráfico de Cargas

			1949	1950		Diferencia	%
1.	Total Entrada Tráfico de Carga Público	$	9.478.644	9.411.247	-	67.397	1
2.	Total Tráfico Carga Público	Tons.	1.243.256	1.190.457		52.799	4
3.	Toneladas - kilómetros de Tráf. Cargas	Nº	253.193.761	247.672.099	-	5.521.662	2
4.	Promedio Entradas por Ton - kilómetros	$	0,037	0.038		0.001	3
5.	Promedio Entradas por Ton. de Carga .	$	7,62	7.91	+	0,29	4
6.	Promedio arrastre .	Kms.	203,65	208.05	+	4.40	2

ANIMALES

Estadística del Tráfico de Animales

			1949	1950		Diferencia	%
1.	Entradas	$	5.293.428	5.239.625	-	53.803	1
2.	Número Total de Animales	Nº	1.587.152	1.728.013	+	140.861	9
3.	Toneladas - kilómetros de Tráf. Anim...	Nº	118.230.909	115.529.665	-	2.701.244	2
4.	Entradas por toneladas - kilómetro de Tráfico	$	0.045	0,045	—	—	—
5.	Promedio de arrastre	Kms.	303,40	281.24	-	26.16	7

El rubro de "Entradas Varias" igual que el año anterior incluye las su**mas percibidas de los funcionarios del Organismo** como aporte a la Sección **Asistencia Médica que ascendieron a $ 215.900 cargándose** a los gastos la to**talidad de éstos que sumaron $ 471.392. Igual proceder se ha seguido con** los **importes recibidos por exhibición de avisos comerciales** en propiedad del fe**rrocarril cuyo importe fué $ 43.561 y los gastos, que** sumaron $ 22.705 fueron **debitados al rubro respectivo. En marzo de 1950** se acreditaron a Entradas **Varias el producido del 3 % sobre fletes, etc. del** período Diciembre 1949 a

Mayo 1950 que ascendió a $ 195.613. Posteriormente de esta fecha este 3 % figura en las Entradas del rubro respectivo. Este 3 % responde a un impuesto sobre fletes, etc. para la Caja de Jubilaciones que de acuerdo con decreto de fecha 7/3/50 fué reglamentado que debe ser acreditado a las entradas del Organismo.

SUBVENCION DE RENTAS GENERALES

Se ha debitado a la Tesorería General de la Nación la suma de $ 5.508.841,74 por los aportes correspondientes al año 1950 de Rentas Generales por concepto de aumentos de sueldos y jornales acordados por leyes de fechas 25/4/49 y 18/9/50.

De esta cifra $ 3.504.377,79 corresponden por concepto de 12 meses de subvención de ley Nº 11256 del 25/4/49 y $ 2.004.463,95 por concepto de 5 meses de Ley del 18/9/50.

Después de la fecha del Balance Anual esta suma ha sido recibida en su totalidad.

GASTOS DE EXPLOTACION

	1949	1950		Diferencia	Porcentaje del Año Anterior Aumen.	Dism.
	$	$		$	%	%
Vía y Obras	3.806.161	4.453.666	+	647.505	17	—
Gastos de Locomotoras	9.094.997	10.154.731	+	1.059.734	12	—
Mantenimiento de Telégrafo	504.793	624.611	+	119.818	24	—
Tren Rodante	1.244.492	1.411.643	+	167.151	13	—
Gastos de Tráfico ..	5.174.601	6.432.656	+	1.258.055	24	—
Gastos Generales ..	1.644.628	1.738.005	+	93.377	6	—
Impuestos Naciona-nales y Municipales	20.247	23.628	+	3.381	17	—
Alquiler del Tren Rodante	1.450.496	1.313.407	—	137.089	—	9
TOTAL	22.940.415	26.152.347	+	3.211.932	14	—

SUELDOS Y JORNALES

Las siguientes cifras demuestran los presupuestos departamentales por el año comparados con las cifras del año anterior.

	1949	1950		Diferencia
	$	$		$
Administración (incluyendo Sección Legal)	472.886	480.841	+	7.955
Sección Médica	138.889	146.459	+	7.570
Contaduría	646.163	691.441	+	45.278
Tráfico	4.073.927	5.048.081	+	974.154
Vía y Obras	3.669.766	4.357.518	+	687.752

Electricidad y Señales	367.435	438.003	+	70.568
Locomotoras y Tren Rodante ...	3.956.291	5.068.570	+	1.112.279
Almacenes	346.894	412.190	+	65.296
TOTAL	13.672.251	16.643.103	+	2.970.852

El total del presupuesto demostrado en el estado anterior, fué distribuído durante los dos años como sigue:

	Sueldos y Jornales	**Caja de Jubilaciones**	**Asignaciones Familiares**	**Total**
	$	$	$	$
Gastos de Explotación				
1950	15.350.403	1.531.287	438.295	17.319.985
1949	12.544.153	877.159	361.155	13 782.467
Diferencia:	2.806.250	654.128	77.140	3.537.518
Trabajos Capital y Renovación				
1950	1.008.146	100.568	28.785	1.137.499
1949	865.412	60.514	24.916	950.842
Diferencia:	142.734	40.054	3.869	186.657
Varios				
Importes recobrables, cuentas particulares, etc.				
1950 (Incluye obras del F. C. del Estado	284.554	28.386	8.125	321.065
1949 id. id.	262.686	18.369	7.563	288.618
Diferencia:	21.868	10.017	562	32.447
Total de Rubros que anteceden				
1950	16.643.103	1.660.241	475.205	18.778.549
1949	13.672.251	956.042	393.634	15.021.927
Diferencia:	2.970.852	704.199	81.571	3.756.622

En la página 3 de este informe, bajo el rubro "Subvención de Rentas Generales" se hace referencia al monto de las subvenciones por cuenta de la Tesorería General de la Nación o sea la suma de $ 5.508.842 correspondiente al año 1950 por aportes de Rentas Generales por concepto de los aumentos de sueldos y jornales acordados por Leyes de fechas Abril 25 de 1949 y Setiembre 18 de 1950. La cantidad de $ 18.778.549 arriba citada incluye los aumentos de sueldos correspondientes para los cuales fué autorizada la subvención.

La relación entre los sueldos cargados contra gastos de explotación más los items adicionales que le son atribuibles, y el total de Gastos de Explotación es como sigue:

	1949	1950
	$	$
Sueldos	12.544.153	15.350.403
Caja de Jubilaciones	877.159	1.531.287
Asignaciones Familiares	361.155	438.295
	13.782.467	17.319.985
Gastos de Explotación	22.940.415	26.152.347
Porcentaje de Sueldos incluído en Gastos de Explotación	60%	66%

GASTOS DE VIA PERMANENTE Y OBRAS

El aumento en los gastos es como sigue:

	1949	1950	Aumento	
	$	$	$	%
Sueldos y Jornales, Jubilaciones, Pensiones y A. Familiares	3.025.602	3.665.140	639.538	21
Materiales y varios	780.559	788.526	7.967	1
	3.806.161	4.453.666	647.505	17

Los gastos por kilómetro de mantenimiento durante los dos años fueron como sigue:

1949	$ 1.607
1950	" 1.890

Incluído en los Gastos de Explotación de Vía y Obras, figuran los correspondientes a obras especiales autorizadas, a saber:

	1949	1950	Diferencia		%
	$	$		$	
Vía Permanente					
A) Durmientes					
Sueldos	24.032	9.063	—	14.969	62
Materiales, etc.	29.251	21.671	—	7.580	26
B) Balasto blando					
Sueldos	——	19.305	+	19.305	—
Materiales, etc.	——	6.247	+	6.247	—
Zanjas y terraplenes					
Sueldos	52.704	83.033	+	30.329	58
Materiales, etc.	15.313	23.087	+	7.774	51
Pintura de Puentes					
Sueldos	64.157	79.517	+	15.360	24
Materiales, etc.	16.799	21.763	+	4.964	30

	1949	1950	Diferencia	
	$	$	$	%
Alcantarillas				
Sueldos	27.597	15.312	— 12.285	45
Materiales, etc. ...	13.954	6.427	— 7.527	54
Edificios				
Sueldos	35.032	35.827	+ 795	2
Materiales, etc. ...	57.573	21.511	— 36.062	63
Temporales e Inundaciones				
Sueldos	9.724	14.299	+ 4.575	47
Materiales, etc. ...	1.665	3.666	+ 2.001	120
TOTAL	347.801	360.728	+ 12.927	4

GASTOS DE LOCOMOTORAS

El aumento de los gastos es como sigue:

		1949	1950	Diferencia	
		$	$	$	%
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares		2.978.464	4.133.804	+ 1.155.340	19
Materiales consumidos (incluyendo combustible) y varios		6.116.533	6.020.927	— 95.606	2
		9.094.997	10.154.731	+ 1.059.734	12
Fuel Oil					
Toneladas consumidas .		82.323	83.268	+ 945	1
Promedio costo por Ton.	$	54,93	53,33	— 1,60	3
Carbón					
Toneladas consumidas .		10.954	8.584	— 2.370	22
Promedio costo por Ton.	$	52,44	49,24	— 3.20	6
Leña Combustible					
Toneladas consumidas .		1.083	4	— 1.084	99
Promedio costo por Ton.	$	13,91	42,75	+ 28.84	207
Consumo de Combustible por kilómetro de máquina					
Fuel Oil	Kilos	12,28	12,25	— 0,03	—
Carbón	"	16,79	16,05	— 0,74	4
Leña combustible	"	44,32	41,67	— 2,65	6
Costo de Combustible por 100 ton.-kms. brutas					
Fuel Oil	$	0,364	0,351	— 0,013	4
Carbón	$	0,605	0,596	— 0,009	1
Leña combustible	$	1,393	——	— 1,393	100

Relación de los Costos de Combustible de las Locomotoras al tráfico transportado	Costo de Combustible	Total Tráfico Ton-Kilómetros (Cargas y animales)	Costo del Combustible por 100 Ton-Km. de Tráfico
	$		$
1949	5.059.953	371.424.670	1.362
1950	4.821.712	363.201.764	1.328

Cabe notar que el porcentaje de los costos de combustible sobre el total de Gastos este año es 18,44 %, comparado con 22,06 % del año pasado.

Estadística Recorrido	1949	1950	Diferencia	%
Tren Kilómetros				
Con Fuel Oil	4.838.600	5.074.835	+ 236.235	5
" Carbón	478.704	349.090	— 129.614	27
" Leña combustible .	5.158	——	— 5.158	100
	5.322.462	5.423.925	+ 101.463	8
Kilómetros de Máquinas				
Con Fuel Oil	6.513.879	6.657.456	+ 143.577	2
" Carbón	635.953	505.651	— 130.302	20
" Leña combustible .	24.549	96	— 24.453	99
	7.174.381	7.163.203	— 11.178	—
Kilóm. trenes Balasto				
Con Fuel Oil	187.527	140.124	— 47.403	25
" Carbón	16.385	29.280	+ 12.895	79
	203.912	169.404	— 34.508	17
Total Kilóm.de Máquinas	7.378.293	7.332.607	— 45.686	1
Vehículos Kil. (2 ejes)				
Con Fuel Oil	239.332.934	242.681.482	+ 3.348.548	1
" Carbón	19.764.764	14.757.534	— 5.007.230	25
" Leña combustible .	234.028	——	— 234.028	100
	259.331.726	257.439.016	— 1.892.710	1
Toneladas-Kilómetros				
Con Fuel Oil	1.223.963.128	1.254.253.823	+ 30.290.695	2
" Carbón	97.871.417	70.290.179	— 27.581.238	28
" Leña combustible .	1.205.408	——	— 1.205.408	100
	1.323.039.953	1.324.544.002	+ 1.504.049	—
Total Ton-Km. de Tráfico	417.168.065	411.774.451	— 5.393.614	1
Horas máq. bajo vapor .	409.132	423.879	+ 14.747	4

		1949	1950	Diferencia		%
Promedio de Ton-Km. de Tráf. por hora máquina		1.019,64	971,44	—	48,20	5
Promedio Nº locomotoras		142	144	+	2	1
Promedio kilómetros trabajados por Máquina .		51.960	50.921	—	1.039	2
Reparaciones de Máquinas						
Por máquina	$	9.869,63	12.444,88	+	2.575,25	26
Por 100 kilómetros ...	"	18,99	24,44	+	5,45	29

Stock de Fuel Oil		
Al principio del año .		5.714 Tons.
Más: Recibido durante el año		91.417 "
		97.131 Tons.
Menos: Consumido durante el año		
Locomotoras	83.268	
Máquinas fijas, bombas, etc.	10.432	93.700 "
Stock al 31/12/50		3.431 Tons.

MANTENIMIENTO DEL TREN RODANTE

El aumento en los gastos es como sigue:

	1949	1950	Aumento	
	$	$	$	%
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares	625.870	772.879	147.009	23
Materiales usados	618.622	638.764	20.142	3
	1.244.492	1.411.643	167.151	13

Estadísticas	1949	1950	Aumento		Disminución	
Coches Pasajeros			Nº	%	Nº	%
Nº de coches de pasajeros incluyendo vehículos de servicio ...	150	150	—	—	—	—
Nº de asientos ..	7.669	7.381	—	—	288	4
Reparaciones por coche	$ 2.404,71	$ 2.667,02	262,31	11	—	—
Vagones de Carga						
Nº de vagones (2 ejes)	4.660	4.680	20	—	—	—

Estadísticas		1949	1950	Aumento		Disminución	
				Nº	%	Nº	%
Capacidad tonelaje		46.754	47.101	347	1	—	—
Promedio capacidad por vagón (2 ejes)	Tons.	10,03	10,06	0,03	—	—	—
Reparaciones por vagón	$	158,07	175,36	17,29	11	—	—

REPARTICION ELECTRICIDAD Y SEÑALES

El aumento en los gastos es como sigue:

	1949	1950	Aumento	
	$	$	$	%
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares	336.497	430.333	93.836	28
Materiales usados	168.296	194.278	25.982	15
	504.793	624.611	119.818	24

GASTOS DE TRAFICO

El aumento en los gastos es formado de la siguiente manera:

	1949	1950	Aumento	
	$	$	$	%
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares	4.536.492	5.772.946	1.236.454	27
Materiales usados	638.109	659.710	21.601	3
	5.174.601	6.432.656	1.258.055	24

A continuación se hace una comparación del volumen de tráfico con el año anterior:

Año	Nº de Personal en estaciones	Nº de Pasajeros	Ton. de Carga (Tarifa Pública)	Nº de Animales
1949	1.542	7.093.463	1.243.256	1.587.152
1950	1.811	8.057.985	1.190.457	1.728.013

Los gastos de Tráfico se comparan de la siguiente manera:

Año	Total de Gastos	Gastos por 100 Tren Kilómetros	Gastos por 100 Ton-Km. de Tráfico	Gastos por Kilómetro de Línea
	$	$	$	$
1949	5.174.601	58,93	1,21	2.185
1950	6.432.656	72,85	1,52	2.730

(Los kilómetros de trenes incluyen kilómetros Coches Motores).

GASTOS GENERALES

Este rubro demuestra un aumento de $ 96.758, distribuído de la siguiente manera:

	1949	1950	Diferencia	
	$	$		$
Gastos Imprevistos				
Gastos de Administración, Contaduría, Secciones Legal, Comercial	2.952	3.076	+	124
y Of. Relaciones	53.014	55.342	+	2.328
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares				
Materiales y varios				
Mantenimiento Oficinas, Portería,	158.135	178.229	+	20.094
Limpieza, etc.	269.680	322.700	+	53.020
Sueldos, Jub. y Pensiones y A.	73.521	17.815	—	55.706
Familiares				
Materiales y varios				
Seguros contra incendio				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	941.284	1.018.659	+	77.375
Materiales y varios	69.902	56.954	—	12.948
Previsión Social (Soc. Asistencia-Accidentes, etc.)				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	34.681	40.466	+	5.785
Materiales y varios	15.700	19.293	+	3.593
Impuestos	20.247	23.628	+	3.381
Varios (Franqueo y Telegramas, Donaciones de Materiales, etc.)				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	4.496	9.524	+	5.028
Materiales y varios	21.263	15.947	—	5.316
	1.664.875	1.761.633	+	96.758

ALQUILER TREN RODANTE

Los detalles pertenecientes a este rubro son como sigue:

	1949	1950	Diferencia		
	$	$		$	%
Coches Brill (cifra inclusive) ..	772.538	696.928	—	75.610	10
Coches Ganz					
Gastos Recorridos	471.760	531.845	+	60.085	13
Gastos Mantenimiento	390	360	—	30	8
Amortización e Intereses	156.738	39.185	—	117.553	75
Reparaciones Generales	656	655	—	1	—
Varios	21.606	16.716	—	4.890	23
	651.150	588.761	—	62.389	10

RESUMEN

	1949	1950	Diferencia	
	$	$	$	%
Coches Brill	772.538	696.928	— 75.610	10
Coches Ganz	651.150	588.761	— 62.389	10
Total Brill y Ganz	1.423.688	1.285.689	— 137.999	10
Varios items del Tráfico de Intercambio con otros Ferrocarriles	26.808	27.718	+ 910	3
	1.450.496	1.313.407	— 137.089	10
	Kms.	Kms.	Kms.	%
Distancias Recorridas				
Brill	2.253.479	2.043.353	— 210.126	9
Ganz	1.204.862	1.362.993	+ 158.131	13
	3.458.341	3.406.346	— 51.995	2
	$	$	$	%
Costo por Kilómetro				
Brill	0,3428	0,3411	— 0,0017	—
Ganz				
Gastos recorrido	0,3916	0,3902	— 0,0014	—
Gastos Mantenimiento	0,0003	0,0003	—	—
Amortización e Intereses	0,1301	0,0287	— 0,1014	78
Reparaciones Generales	0,0005	0,0005	—	—
Varios	0,0179	0,0123	— 0,0056	3[illegible]
	0,5404	0,4320	— 0,1084	20

MATERIALES EN EXISTENCIA Y EN TRANSITO **$ 3.952.890,51**

Esta cifra compara con $ 3.966.112,19 al 31 de Diciembre de 1949 y representa una disminución de $ 13.221.68.

Los rubros principales en las existencias de ambos años son como sigue:

	31/12/49	31/12/50	Diferencia
	$	$	$
Repuestos para locomotoras y vagones	571.421,31	613.908,02	+ 42.486,71
Rieles y Materiales	427.722,66	641.957,65	+ 214.234,99
Fuel Oil	331.089,14	178.617,35	— 152.471,79
Chapas plomo, tejido bronce, lingotes y limaduras	290.199,86	262.229,35	— 27.970,51
Maderas y durmientes, barreras, etc.	259.559,65	297.761,15	+ 38.201,50

	31/12/49	31/12/50		Diferencia
	$	$		$
Material para uniformes y tapizar, estopa, etc.	138.085,16	91.038,23	—	47.026,93
Material en Fabricación Talleres	156.261,46	159.848,12	+	3.586,66
Carbón	127.638,93	67.717,75	—	59.921,18
Accesorios para maquinarias, etc.	110.230,53	159.371,94	+	49.141,41
Papelería	85.246,17	125.294,54	+	40.048,37
Materiales eléctricos	132.077,93	121.341,47	—	10.736,46

ACTIVO FIJO

IMPORTES ADEUDADOS POR EL SUPERIOR GOBIERNO POR AUMENTOS DE SUELDOS .... $ 3.198.209,41

El importe de esta deuda se descrimina de la forma siguiente: leyes del 25/4/49 período Setiembre a Diciembre 1950 $ 1.193.745,46; Ley del 18/9/50 período Agosto a Diciembre 1950 $ 2.004.463,95. Esta suma ha sido cobrada después de la fecha del Balance Anual.

OPERACIONES POR CUENTA DE ACTIVO FIJO ...... $ 1.240.944,86

Esta suma representa el activo fijo, adquisiciones y obras de capital efectuadas desde el 1º de Enero de 1949, cuando los Ferrocarriles Central y Grupo Midland fueron adquiridos por el Estado.

Al 31/12/49 la suma ascendía a $ 259.323.01 y durante el año 1950 ha aumentado en $ 981.621,85 hasta llegar a $ 1.240.944,86.

Las principales adquisiciones y obras efectuadas durante el año han sido 5 Locomotoras Henschel $ 600.000, 10 vagones tanques $ 122.978, reemplazo maquinarias y herramientas en Talleres $ 53.746, Nueva Playa Maniobras en Peñarol $ 53.436, y Nuevo Empalme Chamberlain $ 48.290. (Sobre detalles de obras de Capital y Renovación ver páginas 85 a 89).

Es importante destacar que excluyendo los $ 1.240.944,86 arriba mencionados, las instalaciones permanentes del Organismo, es decir, vías, puentes, alcantarillas, tanques, giratorias, etc., así como el tren rodante, locomotoras y vagones, y los inmuebles, edificios de las estaciones, Talleres, Remesas, etc., y que fueron cargados a Capital, no figuran en los libros del Organismo.

Estos activos adquiridos de las ex-Compañías Británicas el 31 de Diciembre de 1948 no han sido registrados en los libros en espera de la sanción de la Carta Orgánica del Organismo para seguir las normas que ella contenga.

SUMAS ADEUDADAS A LA CAJA DE JUBILACIONES CIVILES .... $ 1.739.945,55

Contribución del Organismo:
Período Agosto a Diciembre 1950 .... $ 808.950,26

Contribución Personal:
Período Agosto a Diciembre 1950 .... " 921.585,35

Subsidios por Fallecimientos Funcionarios Ley 18/9/50:
Período Agosto a Diciembre 1950 .... " 9.409,94

SUMAS ADEUDADAS A LA CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES DE SERVICIOS PUBLICOS .... $ 1.023.117,71

Al 31 de Diciembre de 1949 esta deuda era de $ 1.190.425,76 y comparada con la del año bajo estudio hay una disminución de $ 167.308,05.

Un extracto de este item es como sigue:

Julio 1947 a Enero 1949 — Explotación de los Ferrocarriles por cuenta del Estado

Contribución Patronal	$	980.733,59	
Contribución Personal	"	796.096,02	
Impuesto 3% sobre Tráficos	"	600.533,41	
	$	2.377.363,02	
Menos: pagado a cuenta	"	1.340.000,00	$ 1.037.363,02

Febrero 1949 a Noviembre 1949 — Explotación por el Estado

Contribución Patronal	$	844.842,00	
Contribución Personal	"	787.002,67	
Impuesto 3% sobre Tráficos (hasta Noviembre 1949)	"	432.656,20	
	$	2.064.500,87	
Menos: Se deduce lo abonado	"	2.091.423,92	$ 26.923,05

Los demás items no merecen comentario especial desde que no existe ninguna suma en discusión por no estar registrada como deuda la reclamación por aportes sobre viáticos.

SALDO A FAVOR DEL ORGANISMO RESULTANTE DE OPERACIONES HASTA EL 31/12/48 .... $ 2.439.685,29

Tiene su origen en las transferencias sobre el Balance al 31 de Diciembre de 1948, es decir, se ha pasado al patrimonio del Estado un crédito no exigible de $ 5.712.193,71 que existía en los libros a favor de "Oficina en Londres" y se ha descontado del mismo el déficit en la explotación durante el período 1º de Julio 1947 a 31 de Diciembre 1948, los gastos incurridos por cuenta de Renovación, y las obras de Capital llevadas a cabo en el mismo período, totalizando estos tres items la suma de $ 3.513.774,38 de manera que el crédito neto era de $ 2.198.419,33.

Durante el año 1949 y por resolución de la Administración del Organismo fué debitada a las ex-compañías británicas de ferrocarriles la suma de $ 134.837,38 correspondiente a gastos relacionados con la visita a Montevideo de la Delegación de F.F. C.C. Británicos más los importes abonados por concepto de pensiones a varios ex - empleados y/o sus causa - habientes.

Esta suma había sido debitada, en principio, a Gastos de Explotación y así figuró en el período Julio 1947 a Diciembre 1948, pero una vez resuelto que debió ser por cuenta de las compañías en liquidación, de hecho disminuye

el déficit en explotación experimentado en el citado período y aumenta el crédito a que se refiere en el párrafo anterior llegándose así a la suma total de $ 2.333.256,71 al 31 de Diciembre de 1949.

Durante el año bajo estudio, un decreto de fecha 19/7/50 autorizó al Organismo para aceptar el cargo por las pensiones pagadas a varios ex-empleados y/o sus causa-habientes, en consecuencia este item que importa $ 83.658,71 figura nuevamente.

A la vez los $ 190.087,29 en "Reserva para accidentes del personal" fueron acreditados al rubro del encabezamiento, por consiguiente al 31 de Diciembre de 1950 resultó un saldo de $ 2.439.685,29.

En cuanto a la utilización de la suma de $ 2.439.685,29, creo que lo mejor que puedo hacer es transcribir el extracto pertinente de mi Informe del año 1948, y que decía así:

"Al abrir en Enero 1949 los nuevos libros del Organismo: Ferrocarril Central (que abarca todas las ex-compañías británicas) he dado curso a estas transferencias pues así se demostrará la verdadera situación económica al 31 de Diciembre de 1948, la que arroja un crédito al patrimonio del Estado (de acuerdo con detalles anteriores) de $ 2.198.419,33 cuya suma, o podría ser aplicada como un crédito en los libros para reducir el valor al que fueron adquiridos los bienes a las entidades vendedoras, o, lo que considero más lógico, podría ser retenida como un crédito de capital en reserva contra el cual sería factible debitar valores del activo existente cómo y cuándo fuera conveniente o necesario retirarlos del servicio; de esta manera se seguirán procedimientos normales de contabilidad pero sin tener que recargar las cuentas de gastos en los respectivos años con los débitos que se producirán por tales retiros".

CAPITAL Y RENOVACION

La distribución de los gastos incurridos en obras que involucran Capital y Renovación, ha sido efectuada de la misma manera que en años anteriores; es decir, por los análisis de los gastos y la avaluación dada por el Ingeniero a cargo de la Obra, siendo las mejoras cargadas a Capital, y el costo original o de reposición cargado a Renovaciones, habiendo sido cada obra tratada según las circunstancias del caso. El método de avaluación aplicado ha sido revisado por mi en cada caso y estoy satisfecho que la base aplicada es justa y que las cifras resultantes son correctas.

CUENTA CAPITAL

El total de los cargos habidos, menos créditos, resulta un débito de $ 981.621,85, según detalle que sigue. Por cada una de las obras existe su correspondiente Cédula, la que recibió la debida autorización antes de la iniciación de los trabajos.

Folio			
51	**— VIA Y OBRAS**		
	Desvíos		
347	Extensión Norte — Desvío Km. 500 ...	$	750,00
350	Peñarol — Nueva playa maniobras ...	"	53.435,63
	Transporte	$	54.185,63

	Transporte	$	54.185,63		

Folio

51 — VIA Y OBRAS

Desvíos (Continuación)

369	Durazno — Mejoras desvíos	"	2.309,11		
374	P. Coloradas — Extensión desvíos	"	1.743,33		
378	Tacuarembó — Ampliación desvíos ...	"	15.564,06	$	73.802,13

Edificios y Estaciones

328	Ing. V. B. Sudriers — Construcción cabina señales	$	1.800,38		
330	Tupambaé — Ampliación vivienda capataz cuadrilla V. P.	"	85,66		
342	Rivera — Ampliación edificio estación .	"	5.277,43		
343	Achar y P. Sola — Construcción viviendas Cuadrillas V. P.	"	622,23		
346	Central — Nuevas oficinas Electricidad y señales Galpón "A"	"	1.240,82		
348	Durazno — Vivienda capataz cuadrilla V. P.	"	700,34		
349	Artigas — Construcción W. C. público .	"	18,52		
354	Reboledo — Construcción vivienda telegrafistas y W. C. público	"	3.480,93		
358	Pampa — Mejoras edificio estación ...	"	15,65		
359	Parada Liebig's — Construcción vivienda segundo capataz cuadrilla	"	2.121,34		
361	Parada Francia — Ampliación vivienda encargado	"	4.213,24		
363	C. Colorado — Construcción W. C. Públicos	"	1.358,53		
367	Tapia — Construcción vivienda peones cuadrilla V. P.	"	3.815,32		
376	Paysandú — Ampliación oficina Talleres	"	8.792,70		
384	Quebracho — Nueva sala espera y depósito encomiendas	"	188,23		
390	Tranqueras — Construcción casilla telegrafistas	"	1.789,72		
397	Salto — Alojamiento personal trenes ..	"	110,00		
410	I. Cabellos — Alojamiento personal trenes	"	9.980,09	"	45.611,13

Instalaciones Sanitarias

383	Paysandú — Instalación servicios higiénicos Talleres	$	1.487,09	"	1.487,09

Varios

324	Línea Mercedes — Eliminación pasos a nivel	$	307,81		
	Transporte	$	307,81	"	120.900,35

	Transporte	$	307,81	"	120.900,35
	Varios (Continuación).				
353	Línea Salto y Rivera — Nuevo empalme Chamberlain	"	48.289,93		
398	Refuerzo rubros e imprevistos	"	8.317,27		
	1 — Rausa — Ampliación desvío y rampa .... $ 5.095,34				
	2 — Línea T. y Tres — Aumento en peso rieles .... $ 3.221,93				
411	Salto — Construcción cercos y veredas	"	68,25	"	56.983,26
	52 — TALLERES Y TRACCION				
	Maquinaria				
100	Peñarol — Reemplazo maquinaria y herramientas Talleres	$	53.745,78	"	53.745,78
	Locomotoras y Tren Rodante				
095	Peñarol — Equipar 5 locomotoras con luz eléctrica	$	3.477,30		
113	Peñarol — Instalación alumbrado eléctrico en 16 furgones para trenes de pasajeros	"	185,22		
117	Adquisición 10 vagones tanques	"	122.977,73		
118	Adquisición 5 locomotoras Henschel ...	"	600.000,00	"	726.640,25
	Varios				
094A	Reboledo — Bomba automática para servicio de agua	$	3.610,83	"	3.610,83
	54 — ELECTRICIDAD Y SEÑALES				
	Señales				
137	Nico Pérez — Nueva señalización	$	481,08		
138	Algorta — Nueva señalización	"	4.305,71		
139	Tres Arboles — Nueva señalización ...	"	1.130,24		
140	Paysandú — Nueva señalización	"	3.240,34		
141	Km. 216 Línea N. Pérez — Instalación señales	"	591,54	"	8.786,75
	Varios				
123	Central, Sayago, Peñarol — Cables telegráficos, telefónicos	$	2.945,63		
128	Central y Peñarol — Instalación nuevas centralitas telefónicas	"	3.595,33		
142	Construcción circuito telefónico de control P. Toros - Chamberlain	"	4.413,67	"	10.954,63
				$	981.621,85

CUENTA RENOVACIONES

El total de los cargos habidos menos créditos, resulta un débito de $ 1.590.020,10 según detalle que sigue. Por cada una de las obras existe su

correspondiente cédula, la que recibió la debida autorización antes de la iniciación de los trabajos.

Folio					
51	**— VIA Y OBRAS**				
	Vías				
225	Km. 31/111 Línea Nico Pérez — Renovación vía	$	269,96		
254	Km. 111/230 Línea Nico Pérez — Renovación vía	"	31.429,51	$	31.699,47
	Desvíos				
369	Durazno — Mejoras desvíos	$	25.455,55	"	25.455,55
	Puentes y Alcantarillas				
351	Puente Solís del Medio — Recimentación columnas	$	18.244,01		
360	Puente Quebracho — Reforzamiento columnas	"	14.219,76		
370	Km. 294,185 Ext. Norte — Reforzamiento de dos tramos débiles	"	6.764,56		
388	Puente San Francisco Línea Minas — Recimentación columnas Nº 7	"	10.249,08	"	49.477,41
	Durmientes				
305	Todo el Sistema — Renovación durmientes 1947/47 .... Crédito	$	3.480,80		
334	Todo el Sistema — Renovación durmientes 1948/49	"	28.531,18		
335	Todo el Sistema — Renovación durmientes de puentes y cambios 1948/9	"	1.720,94		
355	Renovación durmientes — Sección P. Toros - Paysandú	"	15.060,79		
371	Todo el Sistema — Renovación durmientes de puente y cambios	"	54.772,20		
381	Todo el Sistema — Renovación 2.500 durmientes de puentes y cambios	"	14.767,61		
387	Todo el Sistema — Renovación 70.000 durmientes comunes	"	423.207,34	"	534.579,26
	Balasto				
338	Todo el Sistema — Balastaje 1948/49	$	32.708,58		
373	Balastaje Línea San José — Año 1950	"	331.568,86		
377	Balastaje de Conservación — Año 1950	"	320.464,88	"	684.742,32
	Edificios y Estaciones				
352	C. Suiza y J. Jackson — Renovación pisos galpones de carga	$	43,14		
358	Pampa — Mejoras estación	"	197,82		
	Transporte	$	240,96	"	1.325.954,01

	Transporte	$	240,96	"	1.325.954,01
	Edificios y Estaciones (Continuación).				
362	Central - Renovación techos galpones de carga	"	12.784,27		
375	Extensión Oeste — Renovación pisos en galpones de carga	"	11.818,15		
380	Central — Renovación techos galpones de carga "A", "B", "C" y "D"	"	26.407,90		
382	Bella Vista — Reparaciones generales paredes Galpón "F"	"	3.833,55	"	55.084,83
	Varios				
324	Línea Mercedes — Eliminación pasos a nivel ... Crédito	$	307,81		
353	Líneas Rivera y Salto — Nuevo empalme Chamberlain	"	79.531,59		
385	Peñarol — Renovación parcial cerco Talleres	"	2.180,78	"	81.404,56
52.	**— TALLERES Y TRACCION**				
	Maquinaria				
094A	Reboledo — Bomba automática para servicio de agua	$	227,97		
100	Peñarol — Reemplazo maquinaria y herramientas Talleres	"	12.538,30		
110	Peñarol — Reposición caldera fija en Remesa	"	22,23		
114	P. Toros — Bomba eléctrica para servicio de agua	"	26,16	"	12.814,66
	Locomotoras y Tren Rodante				
077	Peñarol — Reconstrucción vagones, 660 ejes y 5 furgones de 4 ejes	$	40.741,01		
101	Peñarol — Reconstrucción de 165 bogies vagones	"	1.396,47		
116	Peñarol — Renovación asientos de 1ra. clase en 10 coches	"	9.274,77	"	51.412,25
54	**— ELECTRICIDAD Y SEÑALES**				
	Señales				
127/2	Central — Renovación cables señales eléctricas Km. 1/2,500	$	66.555,52		
138	Algorta — Nueva señalación	"	107,32		
139	Tres Arboles — Nueva señalización	"	105,81		
140	Paysandú — Nueva señalización	"	114,81	"	66.883,46
	Varios				
123	Central, Sayago, Peñarol — Cables telegráficos, telefónicos ... Crédito	"	3.533,67	"	3.533,67
				$	1.590.020,10

Fdo.: W. H. LACEY
Contador General

INFORME SINTETICO DEL INGENIERO EN JEFE

(Repartición Vía y Obras)

Es motivo de satisfacción estar en situación de informarle que a pesar de experimentar ciertas dificultades en la obtención de materiales, a la vez de contar con un plantel algo reducido de personal obrero y supervisor, esta Repartición ha logrado nuevamente desarrollar los trabajos necesarios para la debida conservación de las instalaciones y estructuras comprendidas en la extensa red de ferrovías a su cargo, en forma que ha venido aproximándose a lo normal.

Las oficinas administrativas, tanto como las regionales, han puesto en juego todos los recursos a su disposición para resolver los múltiples problemas que ha presentado la situación, organizando los procedimientos de cada renglón de trabajo con el anhelo de obtener un rendimiento máximo en tanto las condiciones permitían la realización de este objeto.

En el curso del año, los 2.404 kilómetros de vía que se encuentran bajo la responsabilidad y cuidado de esta repartición, como asimismo las obras de alcantarillado y edificación a su cargo, se han conservado en debidas condiciones para el servicio que han prestado, habiéndose además abarcado estudios dedicados a las futuras mejoras necesarias al patrimonio para el progresivo desarrollo del Ferrocarril, destacándose entre éstos los siguientes anteproyectos:

1. Duplicación de las Vías, Empalme Tablada a Canelones y Peñarol a Toledo.

En virtud del enorme entorpecimiento que sufre el servicio de trenes debido al embotellamiento creado por la falta de vía doble (en la actualidad no pasa más allá de Peñarol y Emp. Tablada) está en estudio la duplicación de las vías de la línea Central desde Empalme Tablada (Km. 9) a Canelones (Km. 43) y las líneas al Este desde Pañarol (Km. 10) a Toledo (Km. 25).

Con relación a este último estudio, se proyecta también la rectificación de la línea entre Km. 18 y Estación Toledo (Km. 25) con el fin de mejorar el trazado mediante la eliminación de curvas y excesivos repechos, factores éstos que en las circunstancias actuales hacen obligatorio limitar el tonelaje de cada tren que sale hacia el Este

2. Conversión de Pasos a Nivel a Pasajes Superiores entre Bella Vista y Yatay, y Cruce a Alto Nivel del Bulevard Artigas.

Se ha formulado un anteproyecto para bajar el nivel de las vías entre Bella Vista y Yatay con el objeto de convertir en pasajes superiores los pasos a nivel actuales en calles San Carlos, Convenio, Gil, Capurro y Gómez, permitiendo a la vez la prolongación del Bulevar Artigas de modo que éste cruzará las vías a alto nivel a la altura de las calles San Carlos y Convenio.

Este proyecto fué estudiado de común acuerdo con los técnicos de la Municipalidad.

3. Expansión de las Instalaciones del Ferrocarril para Descongestionar las Playas de Cargas y Maniobras de las Estaciones Central y Bella Vista.

Está en estudio el traslado de una parte del movimiento de recepción y despacho de cargas de las Estaciones Central y Bella Vista al terreno conocido por el nombre de "Campo Sayago", propiedad del Instituto ubicada al Norte de la Estación de este nombre.

La instalación de una playa adicional de cargas y maniobras se ha convertido en una necesidad imperiosa debido al congestionamiento de las playas de Central y Bella Vista.

4. Construccion de Pasaje inferior y nueva Estación Ferroviaria Avenida Agraciada.

Se proyecta la construcción de un puente ferroviario de vía doble de un solo tramo para pasar debajo de éste el tráfico carretero que ahora circula por el paso a nivel de la Avenida Agraciada, contemplando a la vez el pasaje de peatones mediante galerías formadas a cubierto en los estribos de hormigón del mismo.

Será incorporada en dicho proyecto la construcción de una nueva estación para servir la Avenida Agraciada en reemplazo de la que existe en Yatay. Estos estudios también se han venido realizando de común acuerdo con los técnicos de la Municipalidad.

5. Construcción de Dos Pasajes Inferiores — Bulevar - Propios

Se estudia el proyecto Municipal de construir dos puentes ferroviarios, uno en la línea Central entre Sayago y Empalme Tablada y otro en la línea a Minas entre Sayago y Peñarol para pasar debajo de los mismos la calzada del Bulevar Propios, eliminando los pasos a nivel existentes.

6. Rectificación de Trazado de la Vía entre 25 de Agosto y Durazno.

En el tramo 25 de Agosto - Durazno un 48 % del trazado de la vía se encuentra en curva, siendo de radio reducido la mayor proporción de ésta. Se propone, mediante unas desviaciones parciales de la vía, eliminar muchas de las curvas en este proyecto aumentando considerablemente los radios de las demás.

Este proyecto tiene el objeto de acelerar el tráfico, eliminando la restricción de velocidad en las curvas y mejorando, a la vez, el perfil de la vía en cuanto a los repechos, cuyas condiciones actuales tienen el efecto de limitar excesivamente las cargas arrastradas por las locomotoras.

En cuanto a proyectos ejecutados, se ha efectuado la supresión de los 12 kilómetros de vía paralela del ex - grupo Midland de Ferrocarriles entre las estaciones Canning y Chamberlain, destinando el material producido a usos de la conservación, habiéndose realizado además varios trabajos de recimentación y refuerzo de los pilares de los puentes.

La situación general en cuanto a las vías, alcantarillado, edificación, etc., es la siguiente:

Vía Permanente Rieles El progreso realizado en cuanto a la enrieladura de la vía en los últimos 30 años ha dado como resultado que unos 590 kilómetros de vía cuenten con rieles con peso de 34,72 a 39,68 kg./m. en buen estado de conservación. Esta enrie-

ladura se encuentra en su mayor parte en las zonas de tráfico más intenso, faltando renovar en unos 82 kilómetros de vía en la línea Central entre Progreso y Florida para completar las necesidades de estas zonas.

En las líneas que atraviesan los departamentos limítrofes de la República, los rieles son de peso más liviano variando entre 32,24 Kgs./m. en las líneas a Colonia, Mercedes, Rivera, Melo y Treinta y Tres, y 27,78 a 28,77 Kg./m. en las líneas a Cuareim y Artigas. Estos, en su mayor parte, están en servicio desde la construcción de las mencionadas líneas y acusan un porcentaje apreciable de desgaste.

Motiva mayor preocupación a este respecto el reducido peso de los rieles de 28,77 Kg./m., dado el tráfico pesado que circula entre Chamberlain y Salto, situación ésta que se aliviará en el caso de construirse la proyectada ruta de Paysandú a Montevideo por vía de Mercedes, dejando los trechos Chamberlain - Paysandú y Algorta - Bellaco en ramales secundarios.

Momentáneamente, en cuanto al remanente de estas zonas, se necesita solamente renovaciones de menor cuantía para los fines de conservación.

El estado de los rieles se mantiene bajo vigilancia contínua, cometido especial de los revisadores de vía y de personal idoneo destacado al efecto.

Durmientes El renglón durmientes es uno de los que más influyen en el costo de conservación de una vía, motivando por lo tanto un gran interés en alargar la vida util de este material y reducir en lo posible su renovación.

A los fines de conocer la cuota anual de reposición con el máximo grado de exactitud, se practica anualmente una prolija inspección encomendada a personal especializado que efectúa recorridos a pie con este objeto.

Como resultado de estas inspecciones se ha podido implantar una organización de las renovaciones que ha logrado mantener condiciones de seguridad restringiendo las velocidades de los trenes en aquellos trechos de vía en que no se ha alcanzado a reducir a su debida proporción el número de durmientes deteriorados.

Desgraciadamente, en los últimos cinco años, el Ferrocarril ha experimentado dificultades insuperables en conseguir cantidad suficiente de durmientes para poder normalizar estas cuotas anuales de reposición, confrontado a la vez con el agravante de no haber encontrado una fuente de provisión de durmientes de quebracho y otras maderas duras de larga duración en la vía, que otrora fuera la característica más positiva de las adquisiciones realizadas.

Hubo que lamentar, pues, la imposibilidad de progresar en este renglón ya que la cantidad de durmientes nuevos utilizados en renovaciones en el año no pasó de unos 43.700.

Será de esperar que la situación, en cuanto a disponibilidad de durmientes, mejorará en un futuro muy cercano para así poder recuperar el atraso sufrido.

En cuanto a la situación actual, el durmientaje, en general, se encuentra en buen estado en la línea Central hasta Paso de los Toros, en el tramo 25 de Agosto a San José y en las líneas del Este hasta Minas, Melo y Treinta y Tres, faltando hacer renovaciones extensas en las demás líneas para reponer los deteriorados.

Balasto Una de las operaciones más importantes de la conservación de una vía férrea es la de mantener en estado limpio el balasto que se utilice en su afirmado, pues una vez sucio e impregnado de barro se convierte en elemento perjudicial a la estabilidad de la estructura de la vía.

En la línea Central hasta Paso de los Toros, tramo 25 de Agosto a San José y en las líneas al Este hasta Nico Pérez y Km. 70 Líneas Minas, el balasto es de piedra triturada y hasta ahora se mantiene en buenas condiciones.

En las demás líneas, a excepción de un balastaje parcial realizado en el tramo Paso de los Toros a Rivera, el balasto es de material de calidad inferior producido por excavaciones efectuadas en la zona de la vía en las inmediaciones de los trechos a que se destina el material. Este material, aunque resulta económico en costo de extracción, está muy sujeto a la acción de erosión de las aguas pluviales, mostrando a la vez tendencia a encharcarse en las juntas.

Su empleo presenta además el inconveniente de fomentar el crecimiento de yuyos y malezas y, para evitar las erogaciones que, por último, demanda el uso de esta clase de balasto, los programas de renovación se han venido realizando con balasto de piedra triturada, obrando hacia el objetivo de eliminar totalmente el empleo del material inferior. Mientras no resulte posible extender, en escala mayor, el afirmado de piedra triturada será necesario seguir repitiendo la operación de reponer el balasto blando perdido por efectos de la erosión, cambiando así mismo el balasto encharcado por material limpio, utilizando del de esta misma clase.

En el año se ha podido terminar el balastaje con piedra triturada del tramo 25 de Agosto a San José, dedicando a este objeto 25.694 mts. cub. Se emplearon 1.890 mts. cub. de piedra triturada y 33.715 mts. cub. de balasto blando en la reposición de faltas en el resto del sistema.

La Cantera Suárez produjo 30.037 mts. cub. de piedra triturada que fué distribuída en la línea a Punta del Este de los Ferrocarriles del Estado.

Con el fin de expeditar la distribución de balasto, ya que el material rodante disponible resulta inadecuado para las necesidades actuales, se ha licitado la adquisición de 24 vagones tolvas, cada uno de 40 toneladas de capacidad.

Eliminación de Yuyos Como más arriba se menciona, la clase de balasto que aún se sigue empleando para el afirmado de la vía en un kilometraje extenso de la misma es propenso a fomentar el crecimiento de yuyos, contribuyendo a ello por otra parte la clase de cargas transportadas por el ferrocarril como ser ganado en pié, cereales, etc.

El empleo de personal en la limpieza de los yuyos y malezas implica un gasto en un trabajo que, a pesar de ser necesario para evitar el patinaje de las locomotoras en los repechos como asimismo el estancamiento de las aguas en la vía, no tiene otro objetivo técnico inmediato y tratándose de un servicio que no exige gran esfuerzo al trabajador es motivo de preferencia por parte del personal, perjudicando por lo tanto la realización de otros trabajos relacionados de manera más directa con la seguridad de la vía.

La exterminación por intermedio de equipos lanza - llamas o con productos químicos resulta, por lo tanto, más económica y eficaz que por el sistema de servicio manual.

El equipo lanza - llamas con que cuenta el Instituto ha trabajado con economía y buen rendimiento durante el período de vegetación de la hierba pero sin alcanzar más allá de su capacidad, dado que este equipo fué adquirido para cubrir solamente las necesidades del ex - Ferrocarril Central, faltando otro equipo para emplear en los 800 kilómetros que comprenden a los Ferrocarriles del ex - Grupo Midland.

Puentes y Alcantarillas Como la construcción del crecido número de puentes grandes comprendidos en las obras de arte del sistema ferroviario ha sido realizada en distintas épocas; durante el transcurso del término de 45 años que se empleó en la construcción de los varios ramales del Sistema, existe una variación considerable en el tipo de infraestructura empleada, el que consiste, en la mayoría de los casos, de pilares de 2 cilindros de hierro fundido rellenados de hormigón, algunos construídos mediante el sistema de excavación en ataguías, otros por excavación bajo aire comprimido y algunos hincados como pilotes de aleta.

De estos últimos se encuentran muchos en los puentes de la línea a Minas en cuya línea fué necesario recimentar 4 pilares de esta clase, 3 en el puente Solís del Medio Km. 87,791, y 1 en el puente San Francisco Km. 124,616. Se realizó el trabajo mediante el sistema de ataguías, construyendo primeramente caballetes provisorios de madera para apoyar los tramos mientras se proseguía la excavación a piso firme colocando un plinto de hormigón reforzado con rieles para formar nueva base en cada pilar. En la línea Melo a la altura del Km. 358,630 se reforzó el pilar norte del puente Quebracho, estructura ésta de 2 cilindros de hierro fundido rellenados de hormigón y descansando sobre un cimiento de mampostería de piedra.

Este refuerzo comprende camisas de hormigón armado que llevan coronamientos superiores de este mismo material.

La limpieza y pintura de la obra metálica de los puentes se ha venido realizando en tanto lo permitía la disponibilidad de personal y materiales, consiguiendo pintar unas 1.800 toneladas en el año.

Una parte de este trabajo ha sido efectuado mediante el empleo de equipos de ráfaga de arena actuados por aire comprimido, equipos éstos que aún siendo muy reducidos en número han dado un rendimiento económico y eficaz, faltando ampliar su uso mediante la adquisición de unidades adicionales para poder recuperar los atrasos experimentados en este renglón y mantener a su nivel las normas necesarias para evitar deterioro del metal.

Edificación La clase de edificación cuya conservación, modificación, o construcción está bajo la dirección de esta Repartición es muy diversificada en cuanto a su tamaño, servicio a que se destina y tipo de construcción, ya que comprende edificios grandes como el de la Estación Central, extensos galpones de almacenaje y grandes talleres para la reparación de locomotoras, además del gran número de edificios de pasajeros, oficinas y viviendas de empleados emplazados en el terreno del Instituto.

Los trabajos que continuamente tienen que efectuarse para la conservación de estos edificios más las ampliaciones que necesitan de cuando en cuando exigen el empleo de un plantel extenso de artesanos de varias categorías.

La escasez de personal idóneo para estos trabajos ha provocado inconvenientes, máxime en cuanto a la ejecución de obras nuevas, como ser, la ampliación de oficinas, construcción de viviendas, etc.

Estos han podido resolverse en parte recurriendo al empleo de contratistas en los casos de obras cuya naturaleza ha permitido la intervención de personal sin noviciado en la práctica ferroviaria.

Entre las obras en construcción durante el año figuran: la renovación parcial de techos de galpones de almacenaje en la Estación Central, construcción de 210 metros lineales de pared de ladrillo a lo largo de la Avenida Peñarol para cercar el terreno ocupado por los Talleres de locomotoras, construcción de una casilla de señales en Estación Sudriers, construcción edificios para la nueva estación intermedia en el Km. 280.360 de la línea a Rivera, ampliación edificio Estación Rivera, reconstrucción en hormigón de pisos de galpones de carga en Estaciones Barker, Arroyo Grande y Cufré, ampliación oficinas de Talleres y Tracción en Paysandú y varias obras de construcción de viviendas y locales para el alojamiento de personal, todos dotados de sus servicios higiénicos, luz y agua.

Playas de Cargas y Maniobras

A medida que el desarrollo industrial del país va exigiendo mayor esfuerzo de parte del Ferrocarril se presenta la necesidad de extender paulatinamente las playas de maniobras y cargas.

Se realizaron varias obras en este renglón, entre las cuales la más importante fué la construcción en Peñarol, a la altura del Camino Edison, de una nueva playa de maniobras con 2.800 metros de desvíos nuevos para la recepción, formación y despacho de trenes de carga.

En la Estación Durazno se hizo una extensa ampliación de los desvíos para facilitar el despacho de cargas y movimiento de vagones.

En Tacuarembó y Piedras Coloradas se hizo también una ampliación de los desvíos con este mismo objeto.

Se efectuó además, a pedido de particulares, acondicionamiento y ampliación en desvíos de la propiedad privada.

Puente Mixto a Construirse sobre el Río Negro en Mercedes

Para terminar debo mencionar un tema que resulta de gran interés para el futuro del Ferrocarril; me refiero a la decisión del Gobierno de construir un puente carretero y ferroviario sobre el Río Negro en Mercedes con el objeto de continuar la vía desde su terminal actual en Mercedes hasta empalmar con la Línea a Fray Bentos a la altura del kilómetro 250,500 de ésta, o sea a unos 26 kilómetros de Fray Bentos.

El lógico desarrollo ulterior de este proyecto sería la construcción de una línea de travesía entre la Estación Bellaco en la línea a Fray Bentos y la ciudad de Paysandú, estableciendo por este medio una ruta directa de

Paysandú a Montevideo, la que aportaría una disminución de 55 kilómetros en el recorrido hasta la Capital acelerando la comunicación entre ésta y la zona del litoral. Se obtendría a la vez la ventaja de suprimir la necesidad de renovar la vía existente entre Paso de los Toros y Paysandú, trabajo éste que demandaría una erogación de unos $ 9.500,000.

Fdo.: D. G. McCORMACK

Ing. en Jefe

INFORME SINTETICO DEL INGENIERO MECANICO EN JEFE

(Repartición Talleres y Tracción)

En fojas siguientes de esta memoria se encontrarán los datos numéricos comparativos más representativos del ejercicio transcurrido sobre el de 1949 así como los comentarios que merecen las variaciones anotadas.

Corresponde hacer aquí algunos comentarios sucintos, a manera de prólogo, sobre la marcha general de los trabajos a cargo de esta Repartición.

El kilometraje de máquinas corrido durante el año como consecuencia de las imposiciones del tráfico no ha sufrido variación notable sobre el experimentado en 1949, y en consecuencia la angustiosa situación de escasez de parque de locomotoras y elevado kilometraje mensual de las mismas, evidenciado en la memoria correspondiente al año 1949 se ha arrastrado durante el ejercicio 1950.

A pesar de ello, el incremento del número de reparaciones generales experimentado durante 1949 que pudo mantenerse también durante 1950, ha permitido finalizar el año 1950 con un potencial de locomotoras superior al correspondiente a Diciembre 1949. Si bien dicha circunstancia es halagüeña, aunque aún no nos podemos considerar satisfechos con el potencial alcanzado (38.35 %), insisto que, frente al excesivo kilometraje mensual promedio de las actuales máquinas a vapor el incremento de potencial, a costa de mayores gastos en reparaciones generales, no constituye la solución a nuestro problema.

Consecuentemente se recibieron en las postrimerías de año 1950 las 5 locomotoras Henschel especificadas y contratadas a que se hace referencia en la memoria correspondiente al año 1949.

La llegada de esas locomotoras alivió durante los últimos meses de 1950 (diciembre) y los corrientes del actual ejercicio 1951 la angustiosa situación de kilometraje de máquinas y puede decirse que sin su auxilio no hubiéramos podido soportar el extraordinario kilometraje registrado en los meses de Mayo y Junio 1951, que seguramente constituyen "records" para el F. C. C.

Como solución definitiva al problema de la fuerza tractiva, no solo desde el punto de vista de la escasez de parque ya señalada, sino de la modificación del tipo de tracción hacia sistemas más eficientes en su ciclo energico y que naturalmente significarán para el país una mayor economía dada su notoria falta de combustibles sólidos o líquidos, se contrató durante el año 1950, la provisión de 23 locomotoras diesel eléctricas de línea principal de 1400 - 1600 H. P. instalados y 3 locomotoras diesel eléctricas de maniobras de 380 H. P. instalados.

Dicha contratación fué el corolario de la licitación abierta el 31 de enero de 1950 a que oportunamente se llamara en 1949 por las razones y como se establece en la memoria correspondiente a ese ejercicio.

La licitación referida que tuvo entre los fabricantes una muy auspiciosa acogida evidenciada en el elevado número de ofertas presentadas (20 ofer-

tas para locomotoras de línea principal y 18 para las de maniobras) fué objeto de una consideración muy detenida que determinó, en último análisis y después de un estudio detallado de las ofertas presentadas, una visita a las plantas manufactureras de algunos de los ofertantes, que permitiera asegurar en definitiva y con absoluta seguridad la mejor inversión de los dineros del Estado.

En lo que me es personal y de acuerdo con los resultados de esa visita, en que tuve el honor de acompañar al Sr. Administrador General, puede establecerse, a grandes rasgos, que excepción hecha de algunas fábricas inglesas que cotizaron plazos de entrega totalmente inaceptables, son los fabricantes americanos los únicos que se encuentran en situación de poder abonar la bondad de sus productos en este ramo con una experiencia actual en el riel.

Fué en consecuencia contratada la provisión de las 26 locomotoras diesel eléctricas mencionadas en los Estados Unidos, 23 de dichas locomotoras, 20 de línea principal y 3 de maniobras, para ser provistas por la International General Electric desde la planta de la General Electric Co. en Erie Pensilvania y 3 a ser provistas por la American Locomotive Co. desde su planta de Schenectady, Nueva York.

Corresponde agregar finalmente, que dada la situación mundial imperante en el momento de la contratación puede considerarse a la misma como muy afortunada.

Este primer paso en la dieselización de nuestro parque contribuirá a la prestación de mejores servicios, pero para la obtención de los completos beneficios que la adopción de la tracción diesel seguramente representa para la red ferrocarrilera del país, es necesario continuar en ese camino, hasta la dieselización completa del sistema tan pronto como la situación financiera lo permita por cuanto no existe problema de ninguna índole desde el punto de vista técnico y económico.

El viaje de inspección efectuado por el Sr. Administrador permitió también contratar en muy buenas condiciones de entrega, precios y pago la construcción de 7 trenes de coches motores de 3 coches cada uno, de acuerdo en general con las especificaciones técnicas con que oportunamente se licitara, con la Simmering Graz Pauker de Viena, Austria por un monto total de $ 3.071.493.

Estos elementos, destinados fundamentalmente a los servicios de pasajeros de larga distancia supondrán notables mejoras para el servicio.

También, y con el objeto de modernizar y renovar el parque de coches de pasajeros, un porcentaje grande de los cuales cuenta con más de 50 y hasta 65 años de servicios, fué iniciada durante el ejercicio 1950 la contratación de 16 coches de pasajeros, de acuerdo con las especificaciones generales oportunamente redactadas, con la fábrica Allan de Rotterdam Holanda por un total de $ 1.400.000.

La disposición de estos elementos permitirá la formación de trenes propulsados por locomotoras diesel en servicios rápidos de larga distancia.

Paralelamente con la contratación de las locomotoras diesel eléctricas y demás material se reservaron en cada caso porcentajes importantes de las erogaciones para invertir en repuestos y elementos auxiliares necesarios para la mejor operación y mantenimiento de los elementos adquiridos.

En los últimos meses del año 1950 se comenzó la preparación de material para la instrucción y capacitación del futuro personal de mantenimiento y conducción de las locomotoras diesel eléctricas, tarea en la que se continúa y que tiene importancia primordial para el buen éxito del nuevo tipo de tracción.

Se estudió y proyectó la modificación de la Remesa Peñarol adaptándola en parte para el uso de locomotoras diesel eléctricas. Dicha modificación se encuentra actualmente terminada, en espera de las máquinas y puede afirmarse que en su tipo y dentro de sus actuales modestas proyecciones es la primera de ese tipo en Sud América.

Nueva reglamentación de trabajo del personal de máquinas. — Contemplando una vieja aspiración del personal de máquina, fué estudiada y puesta en vigencia con fecha 1º de agosto de 1950 una nueva reglamentación del trabajo de dicho personal, habiéndose incorporado a la misma, y como puntos de principal importancia la reducción de las horas actuales de trabajos desde 12 a 8, 8.30 y 9 horas, según se trate de servicios de maniobras, de pasajeros o de carga, y el aumento de 10 a 14 horas del descanso intermedio en residencia, amén de varias otras ventajas que han introducido una sensible mejora en dichos servicios.

Desarrollo de los Trabajos en Talleres

Reparación de Locomotoras: Durante el ejercicio comentado se ejecutaron en Talleres Peñarol a locomotoras del F. C. C. U. 29 reparaciones generales y 8 reparaciones medianas. En los Talleres de Paysandú se efectuaron 3 reparaciones generales y 4 medianas.

Conversión de Locomotoras ex Midland para quemar petróleo: Se continuó con el programa de convertir a petróleo las locomotoras del ex - Midland, habiéndose convertido la locomotora Nº 177 y estando el trabajo en mano para la conversión en las Nos. 175 y 181.

Luz eléctrica en locomotoras: Se equiparon las locomotoras Nos. 91 y 93.

Reparación de zorras Wickham: Se ejecutaron 70 reparaciones generales, 19 livianas y 14 parciales de zorras Wickham de todos los tipos. Además se efectuaron 10 reparaciones generales y 32 livianas a velocípedos.

Reconstrucción de vagones: Se han reconstruído durante el ejercicio los siguientes vagones:

6	vagones	abiertos	de	2	ejes
1	"	cubierto	"	"	"
1	"	ganado	"	4	"
1	"	ovejero	"	4	"

Instalación de alumbrado eléctrico en furgones: Los furgones Nos. 61 y 84 fueron equipados con alumbrado eléctrico.

Renovación de asientos en 10 coches de 1ra. clase: Se renovaron los asientos de los salones de 1ra. clase Nos. 94 y 95, y se ha finalizado la preparación de los detalles de madera y herrajes para los restantes coches.

Adquisición de 10 vagones tanques para petróleo tipo 10 N: Los diez vagones fueron puestos en servicio.

Colocación de vestíbulos en 12 salones con bastidor de madera: A los salones Nos. 91 y 100 les fueron colocados los vestíbulos, cumpliéndose así el programa.

Reparaciones especiales a 31 salones con bastidor de madera: Se le efectuaron reparaciones a los salones 91 y 100 quedando cumplido el programa.

Modificación de asientos a 10 salones de 2da. clase: Se modificaron 5 salones más este año, habiendo al 31 de diciembre 9 terminados.

Colocación de W. C., lavabos y agua en 41 furgones tipo 13: Se completaron 7 furgones con servicio higiénico.

Idem. F. C. M. a furgones de 2 ejes: Se completaron 6 furgones con servicio higiénico.

Reemplazo de maquinaria y herramientas: Se reemplazaron durante el período las siguientes máquinas en Talleres Peñarol:

1 torno vertical mecánico de 36"
2 tornos mecánico de 8½"
1 barredora radial
1 máquina afilar machos y mechas

Se instaló un motor eléctrico de 2½ H. P. para máquina Nº 71.

Fueron puestas en servicio 27 herramientas neumáticas de diversos tipos.

Maquinaria de vía y obras: Las reparaciones siguientes fueron ejecutadas a diversas máquinas de Vía y Obras:

Reparación de compresor C. B. 3, C. B. 4 y C. B. 5.
" " mezcladora de hormigón M. H. 4.
" general de motor Lister de reserva.
" " de acoplado Wickham.
" parcial de Tractor Austin.
" parcial de Tractor Buick.
" parcial de equipo soldadura 534.
" general equipo soldadura 535.
" " Motor Fairbanks.
" " Máquina quema-yuyos.
" " gato hidrálico.
" " gato hidraulico.

Reposición de la caldera fija remesa Peñarol: Fueron desmanteladas las dos calderas viejas reemplazadas.

Servicio de agua: Se instaló la nueva bomba automática en Reboledo y se desmanteló la instalación vieja.

Fué terminada la instalación de la bomba eléctrica en Paso de los Toros.

Potencial de las locomotoras: F.C.C.U. al 31 de diciembre de 1950 = 38.35 %. Ex F. C. M. al 31 de diciembre 1950 = 38.75 %.

Disponibilidad de las locomotoras — Promedio 4 Trimestres:

	F.C.C.	F.C.M.
Bajo reparación en Talleres	7.60 %	8.20 %
Reparaciones corrientes en Remesas	11.53 %	21.15 %
Transferidas, almacenadas y esp. resp.	4.44 %	5.62 %
Disponibles para el servicio	76.43 %	65.03 %

Cosumo de Fuel Oil:

Kilos por (2 ejes) Kms. de vehículo		
Máquinas grandes S. R. y T.	.47	—
" chicas L. N2, N3, Ns. D. y C.	1.40	—
" ex - Midland	—	.53
" F. C. C. prestadas al ex-F. C. M.	—	.74
" a carbón ex - F. C. M.	—	1.19

Consumo aceite lubricante — kilos:

Aceite cilindrina cada 1000 kms. de máq.	5.23	4.75
" locomot. " " " " "	7.60	8.42
" mineral cada 10.000 km. de vehículos	2.10	2.77

Reparaciones al tren rodante: Durante el período se llevaron a cabo las siguientes reparaciones al Tren Rodante:

	Nº de Reparaciones Efectuadas	
Vagones:	F.C.C.	F.C.M.
Vagones ganados	367	119
Vagones ovejeros	88	—
Cubierto 4 ejes	103	33
Plataforma 4 ejes	256	12
40 toneladas, 4 ejes	103	—
Cubierto 2 ejes	282	139
Abierto 2 ejes	512	—
Costados bajos 4 ejes	—	45
Costados bajos 3 ejes	—	6
Costados bajos 2 ejes	—	160
Costados altos 3 ejes	—	—
Costados altos 2 ejes	—	19
Plataforma 2 ejes	—	7
Auxilio 2 ejes	—	1
Inspección 2 ejes	—	5
Frigoríficos	35	—
Tanque petróleo 3 ejes	86	1
Tanque petróleo 2 ejes	—	4
Salones:		
1ra. clase	86	9
2da. clase	69	2
Dormitorio	23	3
Comedor	14	5
Oficiales 4 ejes	16	—
Oficiales 2 ejes	—	1

Mixtos 4 ejes	15	3
Mixtos 2 ejes	—	—

Brekes:

Carga 4 ejes	94	—
Carga 2 ejes	14	16
Pasajeros 4 ejes	39	7
Pasajeros 2 ejes	—	3

Porcentaje de Vehículos bajo reparación:

Vagones		Brekes		Salones	
F. C. C.	F. C. M.	F. C. C.	F. C. M.	F. C. C.	F. C. M.
4.1%	2.0%	8.2%	7.8%	7.3%	3.1%

COMPARATIVO DE GASTOS: Le adjunto un Estado Comparativo de datos y gastos de Explotación al 31 de diciembre de 1950 y a continuación agrego los comentarios correspondientes a los puntos más salientes.

En el primer renglón se nota que hubo, en comparación con el año anterior, un pequeño aumento del 2% en el total de los kilómetros de tren corridos, habiéndose eliminado en su totalidad el kilometraje de máquinas a leña. A carbón hubo una disminución del 31% en el kilometraje, aumentado naturalmente los Kms. corridos a fuel oil, en parte como consecuencia de ésto.

Este último kilometraje aumentará más a medida que se vayan convirtiendo a fuel oil las restantes locomotoras del ex-Midland que aún consumen carbón.

El kilometraje de máquinas (renglón 2), tomando en cuenta los distintos combustibles se mantuvo prácticamente igual, disminuyendo tan sólo en 11.178 Kms.

En el renglón 3 es de notar que a pesar de haberse corrido este año prácticamente igual cantidad de Kms. de tren que el año pasado, hubo una disminución de 58.448 kilómetros igual al 18% a doble tracción. A máquina sola (renglón 4) también se corrieron 23.833 kilómetros menos igual al 11%.

El renglón 5 denota un aumento del 34% en los sueldos de personal de máquina, por kilómetro de tren. Este aumento es consecuencia del aumento de $ 45,00 concedido a todo el personal desde Agosto pasado, habiéndose afectado naturalmente el costo de corrida, el que aumentó en un 11% (renglón 6).

En el renglón 7, consumo de combustible por kilómetro de máquina, no ha habido variación de importancia, habiéndose mantenido prácticamente igual al año anterior, o sea un pequeño aumento del 2% para fuel oil y 1% para carbón. Consumo de leña no hubo.

El renglón 8, costo de sueldos y materiales por kilómetros de máquina, se nota el aumento de 35% y 24% en los sueldos debido al aumento general de éstos en agosto. En cuanto al costo de los sueldos afectados al manipuleo del fuel oil hubo un aumento de sólo un 3% y de un 13% en el carbón.

Los ejes de vehículos arrastrados por kilómetro de tren aumentaron en 4% por fuel oil y en 8% por carbón.

El consumo de lubricantes por Km. de máquina, renglón 10, acusa una pequeña disminución del 6%, como así también el renglón 11, consumo de lubricante por 10.000 kms. de vehículos una disminución del 2% que no merece comentarios. En cambio el costo del aceite lubricante (renglón 12) arroja un aumento del 10%, debido al aumento del precio del mismo.

El consumo de aceite lubricante por 10.000 kms. de vehículo acusa una disminución del 2 % (renglón 11).

El renglón 13, agua por kilómetro de máquina arroja el 21% de aumento provocado por el aumento de los sueldos para atender el servicio de agua, y 3% por materiales.

En el renglón 14, Reparaciones de locomotoras por kilómetro de tren, notamos el aumento del 32% en los sueldos por las causas ya expresadas, como así también un aumento del 19% por varios y del 17% por materiales. El aumento del 19% por varios, es consecuencia del aumento de los sueldos y que repercuten en los Gastos de Establecimiento.

El aumento de 17% en los materiales es debido al encarecimiento de éstos.

En el renglón 15, total Gastos de locomotoras por Km. de Tren, tenemos un aumento del 37% en los sueldos y de 10% por Varios (gastos de Establecimiento). Los motivos son los mismos expresados en párrafos anteriores.

Los aumentos del 14%, 11%, 18% y 16% correspondientes a los renglones 16 y 17 por reparaciones de salones y vagones respectivamente, son también debidos a las mismas causas ya citadas.

Los porcentajes de aumentos por sueldos y Varios de los renglones Nº 16, 17, 18, 19 y 20 son todos debido al aumento de sueldos concedidos a partir de agosto último, y los aumentos por "Varios" o sea Gastos de Establecimiento, son consecuencia de los aumentos de sueldos citados.

Como habrá podido apreciar, no han habido diferencias de importancia en comparación con el ejercicio anterior, a no ser aquellos provocados por el aumento de sueldos al personal.

(Fdo.) ANTONIO DE ANDA
Ingeniero Mecánico en Jefe Int.

INFORME SINTETICO DEL INGENIERO ELECTRICISTA EN JEFE

(Repartición Electricidad y Señales)

Telecomunicaciones.

Los trabajos de mantenimiento de las redes telegráficas-telefónicas del Ferrocarril Central del Uruguay, que consisten en 2.370 kilómetros de postación, 5.400 kilómetros de hilos de hierro, 1.720 kilómetros de hilos de cobre y 10 kilómetros de cable multipar con los correspondientes aparatos telegráficos, telefónicos, de block para vía libre, equipos en Oficinas de Contralor trenes y Centrales telefónicas, se desarrollaron en forma normal durante el transcurso del año, excepto en las líneas del ex-Grupo Midland donde aún no ha sido posible llevar a cabo las mejoras imprescindibles.

Se dió término al proyecto referente a la construcción de un nuevo circuito metálico para el control de los trenes entre las estaciones Chamberlain y Rivera, y se licitaron los materiales necesarios. Esta obra es el complemento del circuito construído durante el año entre estaciones Paso de los Toros y Chamberlain, originado por el levantamiento de la vía del ex F. C. Midland en el referido trecho.

Las interrupciones parciales que se registraron en el mantenimiento de los circuitos telegráficos y telefónicos fueron, en su mayor parte, restablecidas en el curso del mismo día en que fueron denunciadas y localizadas.

En el servicio de vía libre mediante el sistema "Palo Staff" de las Secciones Tablada a 25 de Agosto - San José - Florida y Peñarol - Toledo, se logró prestar buen servicio; y solamente en pocos casos se designó personal "Piloto" para la circulación de los trenes.

Con el fin de facilitar el servicio de comunicaciones para estaciones del ex-Grupo Midland, se rehabilitó la estación radiotelegráfica C. V. S. 12 de Paysandú.

Las estaciones radiotelegráficas C. V. S. de Central, C. V. S. 7 de Florida, C. V. S. 2 de Paso de los Toros, C. V. S. 3 de Rivera y C. V. S. 10 de Treinta y Tres, se mantuvieron en servicio durante el año, prestando una ayuda estimable a los servicios telegráficos.

Señalización Eléctrica.

Al mantenimiento de la señalización eléctrica que abarca la zona desde estación Central a Colón y Peñarol, fué necesario dispensarle constante atención debido a que los cables acusaban ciertas deficiencias, debido a la acción natural del tiempo.

Su renovación, que actualmente se encuentra en mano, se efectúa en forma parcial; y está programado para completarla, dentro de un período de 5 años.

Durante el año fueron renovados los cables entre kilómetro 0,924 y ki-

lómetro 2,455 (Central - Bella Vista); y se cuenta con los materiales para continuar con la parte correspondiente al año 1951.

En estos servicios, las interrupciones que se registraron durante el año —incluyendo los casos de cambios pasados en mala posición— fueron restablecidas con el mínimo de demora por contar la sección con personal de electricistas permanentes.

El servicio de portones de Cruzamiento Agraciada de accionamiento eléctro-pneumático, sufrió averías en 13 ocasiones originadas por choques de vehículos de propiedad particular.

En los pasos a nivel de la Sección Local atendidos con servicio de barreras eléctricas, se registraron 44 casos de barreras con averías o roturas producidas por vehículos particulares.

El número mayor (9) se registró en el Cruzamiento Gómez, kilómetro 3,898 Línea Central.

Señalización Mecánica.

El mantenimiento de la señalización mecánica que abarca las instalaciones de seguridad en todas las demás estaciones y empalmes —incluyendo 29 "interlockings" con palancas para gobernar las semáforas y cambios— fué atendida en forma satisfactoria. Las interrupciones que obligaron la intervención del personal de mantenimiento, no afectaron mayormente al tráfico de trenes.

Por causas ajenas a esta Repartición, en 20 oportunidades fueron pasados en mala posición cambios operados desde las estaciones, provocando averías en las instalaciones.

Además, se produjeron 15 casos de barreras rotas en pasos a nivel, ocasionados por vehículos particulares.

Las instalaciones de prevenciones automáticas en pasos a nivel sin barreras funcionaron con toda regularidad. Considerándose muy satisfactorio y económico este sistema, se han proyectado nuevas instalaciones en pasos a nivel donde el tráfico exige una protección mayor.

Instalaciones, Alumbrado Eléctrico, Salones de Pasajeros, Brekes y Locomotoras.

El mantenimiento de estos servicios que abarcan las instalaciones en 128 salones, 19 brekes y 86 locomotoras, se mantuvo en un alto grado de eficiencia; registrándose, por excepción, contadas interrupciones sin mayor importancia.

Alumbrado Eléctrico y Fuerza Motriz.

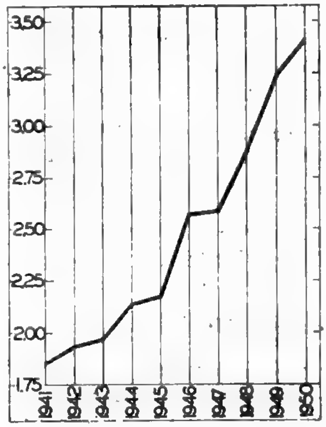
En igual forma satisfactoria se atendió los servicios de alumbrado eléctrico y fuerza motriz incluyendo los de Talleres Peñarol y Cantera Suárez, haciéndose las reparaciones necesarias y ampliaciones en las instalaciones existentes y completando 39 instalaciones nuevas, alcanzando el número de instalaciones a 429 con un total de carga instalada de 2.897 K. W.

Las dependencias de las estaciones Tupambaé, Palmitas, Tomás Gomensoro e Independencia, fueron dotadas con alumbrado eléctrico al inaugurar la U. T. E. sus servicios en estas localidades.

El consumo total de energía eléctrica durante el año alcanzó a 3.414,029 K. W. H., abonándose por tal concepto la suma de $ 219.560,74.

El aumento de consumo en los últimos diez años se demuestra a continuación:

1941	1.852,302 K.W.H.
1942	1.935,013 K.W.H.
1943	1.989,601 K.W.H.
1944	2.138,725 K.W.H.
1945	2.174,411 K.W.H.
1946	2.564,720 K.W.H.
1947	2.590,421 K.W.H.
1948	2.876,734 K.W.H.
1949	3.245,882 K.W.H.
1950	3.414,029 K.W.H.



Servicios telefónicos de la U. T. E.

Por concepto de 186 servicios telefónicos en las estaciones, etc. conectados a la red pública, se abonó este año la suma de $ 15.470.00.

Discriminación de los Gastos.

Los gastos en mano de obra y materiales por mantenimiento correspondientes a la Repartición e imputados directamente a la cuenta de Explotación, ascendieron a $ 590.766,00; y diversos trabajos de mantenimiento especial por un valor de $ 33.845,00 fueron también adjudicados a la cuenta mencionada.

Obras de Renovación y Mejoramiento por un total de $ 83.091,00 fueron llevadas a cabo durante el año, siendo las principales de este rubro las siguientes:

1º) Renovación de los cables de señalización Eléctrica entre Kilómetro 0.945 y Kilómetro 2,454.

2º) Instalación de señales en estaciones Algorta, Tres Arboles y Paysandú.

3º) Construcción de circuito telefónico metálico para control telefónico de los trenes entre Paso de los Toros y Chamberlain.

Por cuentas de Explotación o de rubros especiales de otras Reparticiones que incluye trabajos complementarios de esta Repartición, se efectuaron éstos por un valor de $ 72.899,00; ascendiendo así los gastos totales a la suma de $ 780.601,00.

(Fdo). B. L. BRUNNER
Ing. Electricista en Jefe

INFORME SINTETICO DEL SUPERINTENDENTE DE TRAFICO

(Repartición Tráfico)

En primer término, detallo abajo las entradas habidas en nuestros tres mayores renglones, o sea, pasajeros (incluyendo encomiendas, equipajes, crema y leche), cargas y hacienda comparadas con el año 1949:

	1949	1950		Diferencia
	$	$		$
Pasajeros	5.944.215	6.760.046	Aumento ...	815.831
Cargas	9.478.644	9.411.247	Merma	67.397
Hacienda	5.293.428	5.239.625	Merma	53.803
Varios	502.270	752.471	Aumento ...	250.201
Totales	21.218.557	22.163.389	Aumento ...	944.832

El tráfico de pasajeros propiamente dicho, es decir, sin incluir encomiendas, equipajes, leche y crema, registró un movimiento record con un aumento de $ 744.253, o 14%. Este excelente resultado es atribuible a los siguientes factores principales:

1) Buen estado económico de la campaña.
2) Incremento general de actividades industriales y comerciales.
3) Buen servicio de trenes.
4) Mayor tendencia de hacer turismo.
5) El alza de las tarifas de ómnibus.

Naturalmente, el mayor movimiento se registró durante la Semana de Turismo, que pasó a todas las cifras marcadas durante los años anteriores. Los servicios de coches motores en Central, completaron su capacidad con 30 horas de anticipación a su salida, clausurándose la venta, la que día a día se iba dejando para días disponibles, o el pasaje buscaba otros medios de locomoción. También se tuvo que clausurar la venta de boletos con una hora de antelación por idénticos motivos, de diversos trenes a vapor.

No hay duda que contando con mayor cantidad de salones y coches motores, el resultado obtenido en este rubro hubiera sido superado notablemente.

El rubro de cargas que representa un 42% del total de nuestras entradas, fué más o menos mantenido, a pesar de las dificultades que hemos tenido que afrontar, por insuficiencia de material rodante, locomotoras y encerados para tapar los vagones, es así que el renglón de trigo acusa fuerte disminución de 26% en tonelaje y 21% en entradas, ya que un elevado tonelaje fué transportado por camiones debido a la circunstancias arriba mencionadas. Naturalmente, la compra de las cinco locomotras alemanas Henschel, en servicio desde los primeros días de diciembre próximo pasado, ha ayudado en algo a solucionar nuestros problemas, las cuales han trabajado principalmente en la línea Minas con los trenes de piedra cal procedentes de Ver-

dum para la Fábrica de la Cía. Uruguaya de Cemento Portland en el Kil. 7 librando así otras locomotoras para los demás servicios. El tráfico de mercaderías en Central, se trabaja bajo condiciones sumamente difíciles por falta de espacio y elementos adecuados y muy necesarios para su manipuleo. La inhabilitación de una parte del galpón "B" en ésta por derrumbe del techo, también ha tenido sus repercusiones.

En cuanto al tráfico de hacienda, debe llamarle la atención que las cifras comparativas del año 1949, fueron las más altas registradas en la historia del Ferrocarril Central, ya que podemos calificar de muy buenos los resultados logrados en esta ocasión porque acusa una merma pequeña de $ 53.803 en entradas.

Las medidas adoptadas por el Poder Ejecutivo para reprimir el contrabando de ganado por la Frontera con el Brasil, han tenido éxito, cosa que ha influído preponderantemente en este tráfico.

Es de hacer notar que este movimiento hubiera sido mayor si no fuera por la huelga decretada por el personal de los frigoríficos en el mes de julio próximo pasado y la epidemia registrada en los últimos meses del año.

La situación del personal en el presente año ha podido ser solucionada satisfactoriamente con el reingreso de ex-funcionarios del Instituto y en lo que se relaciona con el personal de telegrafistas de estaciones, mejorará aún, al encontrarse ya bastante preparados un buen número de los cien meritorios (aprendices) que fueron autorizados en junio próximo pasado.

Las vacantes que se han producido han sido reemplazadas con personal "en comisión" del plantel existente siendo éstos a su vez relevados por los reingresados y meritorios que se encuentran aptos.

Las ausencias por enfermedades ascendieron en 1950 a 51.717 días contra 28.230 en 1948, no siendo ello imputable a epidemia, sino a que el Instituto abona los días que el personal obrero falta a sus tareas por esta causa, y al no perder jornal, lógicamente se inclinan a faltar a sus tareas, en muchos casos, por leves afecciones.

El standard de la producción del personal en general sigue siendo satisfactorio — principalmente el que actúa en las estaciones.

En conclusión, considero que podemos estar satisfechos con los resultados alcanzados a pesar de las serias dificultades con que hemos tenido que luchar, dificultades éstas que irán desapareciendo con las nuevas adquisiciones efectuadas, de locomotoras, coches motores y material rodante.

(Fdo.) G. V. BERNAYS
Supte. de Tráfico

INFORME SINTETICO DEL SUPERINTENDENTE DE ALMACENES

(Repartición Almacenes)

Al finalizar el año 1949, se había considerado, que con la experiencia obtenida durante el primer año después de la transferencia de los Ferrocarriles Británicos al Patrimonio del Estado, la normalización de las tareas de esta Repartición en lo que tiene que ver con la reposición de las existencias de los materiales y repuestos para el mantenimiento general, se produciría dentro de un período relativamente breve.

Lamentablemente esta esperanza no llegó a cristalizarse durante el pasado año 1950.

La situación de incertidumbre que imperaba en el mundo, ha traído a consecuencia la disminución en el número de concurrentes a las licitaciones, cotizaciones de precios sujetos a variaciones hasta el momento de que se efectúan los embarques, plazos de entrega muy largos y sin compromiso al firme; etc., todo lo cual se ha unido para hacer muy difícil la obtención de materiales que son indispensables para el mantenimiento del servicio del ferrocarril.

Por lo que antecede se apreciará que al cerrar el año, la situación que se presenta para el año 1951 no es nada promisora, no obstante lo cual se están tomando todas las providencias posibles para que los materiales esenciales no falten a las reparticiones consumidoras.

Durante el año se emitieron 58 licitaciones públicas y 84 pedidos de precios, por materiales generales y repuestos específicos, colocándose como resultado de estas órdenes de compra por valor de $ 1.300.000 (un millón trescientos mil pesos) aproximadamente, excluyendo de esta cifra las locomotoras diesel-eléctricas y coches motores.

Se han recibido por importación en 119 vapores de ultramar, 12.000 toneladas métricas de materiales generales, que han demandado la formulación y presentación de 183 solicitudes de permisos de importación, 16 declaraciones juradas de compra, 246 permisos de despacho aduanero para cargas y encomiendas, y arriba de 800 fórmulas de trámites portuarios.

Necesario es aquí puntualizar las dificultades con que se lucha en el despacho de las mercaderías llegadas del extranjero, por la congestión extraordinaria del Puerto de Montevideo, y si bien se ha puesto todo el empeño posible para agilitar estas operaciones, se han producido en ocasión, demoras de muchas semanas para el retiro de la mercadería de los recintos aduaneros. Esta situación ha merecido especial atención y se espera una mejora en el futuro cercano.

En el período que nos ocupa se han pasado a los Talleres Generales del Organismo, por fabricación de repuestos, reparaciones de artículos varios, reacondicionamiento de herramientas, etc. órdenes en número que pasa de los 4.000; se han cumplido 160.000 pedidos de las Reparticiones por mate-

riales y repuestos; han sido despachados a las estaciones de suministro de combustible líquido, 1962 tanques portátiles con un total aproximado de 24.000 toneladas métricas; y la carga y descarga de vagones ha requerido el manipuleo manual o mecánico de un total que sobrepasa de las 30.000 toneladas métricas de materiales de toda índole.

El Taller de Imprenta ha cumplido 1.000 órdenes por impresión de formularios, utilizando en este trabajo aproximadamente 75.000 kilos de papel de imprenta.

(Fdo.) C. A. LUCAS
Spte. de Almacenes

TALL. GRAF. "SUR" S. A.